



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 162]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 31, 2006/कार्तिक 9, 1928

No. 162]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 31, 2006/KARTIKA 9, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 अक्टूबर, 2006

सं. टीएएमपी/48/2005-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/48/2005-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2006 के 28वें दिन पारित किया गया)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त दिनांक 9 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जेएनपीटी के दरों के मान में वृद्धि कर समीक्षा इस प्राधिकरण के समक्ष पत्तन द्वारा प्रस्तुत एक प्रस्ताव के आधार पर सितम्बर, 2004 में की गई थी। इसके समय पत्तन को पोट-संबद्ध प्रभारों/राजस्व विश्लेषण अधिशेष की स्थिति दर्शा रहा था, इसलिए प्रशुल्क के किसी उर्वरामी सरोधान की अनुमति नहीं दी गई थी। जेएनपीटी के दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा सितम्बर, 2004 में देय हो गई थी। इस प्राधिकरण में जेएनपीटी के दरों के मान में विधीनता द्वारा अनुसूद्ध प्रभारों की उच्चतम दरों में 10% की कमी करते हुए 10 अगस्त, 2004 को एक आदेश पारित किया गया था। इस आदेश में जेएनपीटी के प्रमुख दरों के मान (पोत-संबद्ध प्रभारों को छोड़कर) की वैधता 31 मार्च, 2005 तक बढ़ा दी गई थी और पत्तन को अपने प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव 31 जनवरी, 2005 तक प्रस्तुत करने का निर्देश दिया गया था। यह भी निर्धारित किया गया था कि जेएनपीटी से 31 जनवरी, 2005 तक कोई व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्राप्त न होने की स्थिति में दरों के मान की स्वतः ही समीक्षा की जाएगी। जेएनपीटी द्वारा समय-समय पर प्रस्तुत किए जाने पर पत्तन को अपना व्यापक प्रस्ताव 31 जुलाई, 2005 तक प्रस्तुत करने का समय प्राप्त किया गया था। इस पृष्ठभूमि में जेएनपीटी के दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दिनांक 9 अगस्त, 2005 को प्रस्तुत किया है।

जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

1. प्रमुख प्रस्ताव निम्नलिखित सारसंग्रह पूर्वानुमानों पर आधारित है :-

प्रशुल्क	वर्ष 2006-07	2007-08
पोत (टीआईयू)	9,50,000	10,00,000
पोत बंधा (एचटी)	5,02,000	6,00,000
प्रशुल्क	14,52,000	16,00,000

इसके अतिरिक्त, पोत बंधा (एचटी) प्रभारों (बीओटी आय) को आय के रूप में नहीं माना गया है, इसलिए बीओटी आय को गणना में शामिल करने पर प्रस्ताव में वृद्धि की गई है।

2. आगत वर्ष में यातायात के कारण (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) को संभावित विपथन के कारण वर्ष 2005-06 और 2007-08 के बीच यातायात वर्ष 2005-06 के लिए यातायात की तुलना में कम है।

3. वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए समय पत्तन सहित विभिन्न कार्यकलापों के लिए ब्याज एवं कर-पूर्व लाभ (बीफोर-टैक्स), निम्नलिखित पूर्वानुमानों पर आय (आरओसीई) से संबंधित पूर्वानुमान निम्नलिखित हैं :-

(लाख रुपए)

	पूर्वानुमान		
	2005-06	2006-07	2007-08
समय पत्तन			
बीओआईटी	10,554.40	4,395.61	7,303.12
समय पूंजी	69,711.70	72,174.76	80,629.04
आरओसीई	15.14%	6.09%	9.06%
इसके कार्यकलाप			
बीओआईटी	(1622.16)	(1910.48)	(1942.58)
समय पूंजी	6565.08	5216.26	3867.51
आरओसीई	-24.71%	-36.63%	-50.23%
अंतर कार्यकलाप			
बीओआईटी	10300.55	5617.99	9062.97
समय पूंजी	30753.86	35061.51	37927.02
आरओसीई	33.49%	16.02%	23.90%
कुल कार्यकलाप			
बीओआईटी	8678.39	3707.51	7120.38
समय पूंजी	37318.94	40277.77	41794.54
आरओसीई	23.25%	9.20%	17.04%

संपदा कार्यकलाप			
पीबीआईटी	2188.47	2313.03	2444.63
लगी पूंजी	17536.33	16931.24	16238.47
आरओसीई	12.48%	13.66%	14.97%
समुद्री कार्यकलाप			
पीबीआईटी	(312.46)	(1624.93)	(2261.90)
लगी पूंजी	14856.42	14965.75	22506.04
आरओसीई	-2.10%	-10.86%	-10.05%

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए नियोजित पूंजी पर 15% की औसत आय प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक है कि व्याज एवं कर-पूर्व लाभ में लगभग 55 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की वृद्धि होनी चाहिए।

- (v) पोत-संबद्ध प्रभारों में किसी प्रकार की वृद्धि उपयुक्त नहीं हो सकती, क्योंकि इसका बीओटी टर्मिनल पर पोत-संबद्ध प्रभारों पर प्रभाव पड़ेगा, जिन पर प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया गया है। पोत-संबद्ध प्रभारों में कोई और कमी करने का भी मामला नहीं बनता है, जोकि पहले ही एक घाटे वाला कार्यकलाप है। इसलिए, कंटेनर-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि करना ही एकमात्र विकल्प है।

- (vi) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल 100% से भी अधिक क्षमता पर प्रचालन कर रहा है और वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए यातायात में कमी के बावजूद भी यह लगभग 90% क्षमता पर प्रचालन करना जारी रखेगा।

- (vii) प्रस्ताव तैयार करते समय लगाए गए पूर्वानुमान निम्नलिखित हैं :-

- (क) आकलन शुद्धतः टर्मिनल आधारित है, जिनमें बीओटी आय, खर्च और परिसंपत्तियां शामिल नहीं हैं।
- (ख) आय संबंधी पूर्वानुमान वित्तीय वर्ष 2004-05 में अर्जित औसत आय पर आधारित है।
- (ग) व्यय संबंधी मुद्रास्फीति दर भारतीय रिजर्व बैंक के बल्क मूल्य सूचकांक के आधार पर 4.10% के रूप में ली गई है।
- (घ) मरम्मतों और रख-रखाव में वार्षिक वृद्धि उपस्करों और बेड़े के पुराने होने के मद्देनजर 20% पर ली गई है।
- (ङ) बर्थ की प्रचालन लागत का 50% और समुद्री कार्य के लिए और शेष कार्गो प्रहस्तन के लिए शामिल किया गया है।
- (च) मूल्यहास और रेलवे में नियोजित पूंजी को कंटेनर बर्थ में शामिल किया गया है।
- (छ) विनिमय दर 45/-रुपए प्रति एक अमरीकी डॉलर मानी गई थी।

- (viii) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए प्रमुख पूंजीगत व्यय निम्नलिखित है :-

	करोड़ रुपए
कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	121.00
कंटेनर प्रचालनों से मुख्य रूप से संबद्ध सिविल/सड़क निर्माण कार्य	83.50
बेड़ा	102.10

- (ix) जेएनपीटी ने प्रशुल्क में वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए इसके द्वारा किए गए निम्नलिखित प्रयासों का उल्लेख किया है :-

- (क) आरडीटी प्रणाली में निवेश, जोकि व्यापार जगत के लिए मूल्य अभिवृद्धि करने वाला है।
- (ख) टर्मिनल में दो नये आरएमक्यूसी, जिससे आवागमन समय में वृद्धि होगी।
- (ग) मौजूदा बाहरी सर्वेक्षण अभिकरणों को हटाकर सर्वेक्षण कार्यों का अभिग्रहण करना।
- (घ) ऐसे सभी निर्माण कार्यों का अधिग्रहण करना, जोकि सामान्यतया नीवहन लाइन्स द्वारा किए जाते हैं।
- (ङ) 20 नए ट्रैक्टर ट्रेलरों की तैनाती से ग्राहकों को बेहतर मूल्यवर्धित सेवा मिलेगी।

- (x) भारी तलकषण कार्य नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि भारी तलकषण कार्य का विनियोजन कंटेनर में ही स्थापित एस्को खाते से किए जाने का प्रस्ताव है।

- (xi) वर्ष 2005-06 और 2007-08 में औसत 15% आरओसीई प्राप्त करने के लिए यद्यपि कंटेनर प्रशुल्क में 20% वृद्धि बिना जाना आवश्यक है, न्यासी बोर्ड ने इस पर विचार किया और अनुभव किया कि इतिराशी परिस्थि के मद्देनजर यह बेहतर होगा कि एनएसआईसीटी प्रशुल्क के अनुसार कंटेनर प्रभारों में वृद्धि को 16% तक सीमित कर दिया जाए।

4.2. जेएनपीटी के ब्यासी बोर्ड ने दिनांक 17 मार्च 2005 को आयोजित अपनी बैठक में प्रस्ताव को अनुमोदन कर दिया है।

जेएनपीटी ने आरंभ में वर्ष 2003-04 से 2007-08 के लिए नियोजित पूंजी पर प्रस्तावित बाव अनुमानित यातायात, अधिशेष/घाटे की स्थिति (बीओटी आय के बिना) के व्योरे प्रस्तुत किया था। बाद में बाव में वर्ष 2008-09 के लिए भी अधिशेष/घाटे की स्थिति प्रस्तुत कर दी थी। अनुमानित कुल कंटेनर और अन्य बल्क यातायात, अधिशेष/घाटे की संशोधन दर लागू करके नियोजित पूंजी पर आय समायोजित करने के बाव सुविधा अधिशेष/घाटे की स्थिति (बीओटी आय के बिना) नीचे दी है।

(लाख रुपये)

क्र.सं.	यातायात	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1.	टीईयू	10,38,400	11,33,868	12,50,000	9,50,000	10,00,000	प्रस्तुत नहीं की
2.	अन्य बल्क (एमटी)	11,14,000	3,19,000	5,06,000	5,02,000	6,00,000	प्रस्तुत नहीं की
3.	वाहन	87,500	58,000	26,000	-	-	प्रस्तुत नहीं की
4.	निवल अधिशेष/घाटा						
	(क) बल्क कंटेनर एवं प्रहस्तान	(4724.17)	(575.89)	(2606.92)	(2622.17)	(2522.71)	(2334.87)
	(ख) कंटेनर प्रहस्तान एवं भंडारण	9724.11	2963.28	9346.72	953.18	3373.92	624.77
	(ग) सम्पदा	481.79	(345.95)	(441.98)	(226.39)	(4.64)	(154.94)
	(घ) समुद्री कार्यकलाप	1331.75	(926.59)	(1781.83)	(3869.79)	(5637.81)	(5057.98)
5.	मोजूदा प्रशुल्क पर संपन्न पत्तन का निवल अधिशेष/घाटा	9370.41	8814.87	(4516.00)	(6400.99)	(4791.24)	(6923.00)
6.	मोजूदा प्रशुल्क पर प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	11.17%	12.98%	9.58%	(17.07%)	(12.30%)	(17.04%)

5.1. निर्धारित परामर्श पद्धति के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव एनएसआईटी के निर्धारित और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी दिव्यगियों के लिए अंग्रेजित किया गया था।

5.2. संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त दिव्यगियों की जेपीटी को पुनः सूचना के रूप में अंग्रेजित की गई थी। जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत दिव्यगियों पर प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है।

5.3. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के दौरान, हमारे दिनांक 14 सितंबर 2005 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा इन प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है। जेएनपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के अलावा निम्नलिखित सामान्य दिव्यगियों प्रस्तुत की हैं :-

(i) लक्षित विवरण संशोधित अनुमान (2005-06) और बजट अनुमान (2006-07) के आधार पर संशोधित किए गए हैं। संपन्न पत्तन के लिए तीन वर्षों हेतु इस आधार पर एनएसआईटी 5.14% है। यह कंटेनर प्रहस्तान कार्यकलाप के लिए 13.30% है।

(ii) 4 वर्षों (2005-06 से 2008-09) के लिए बीओटी प्रचालकों से अनुमानित बाव संबंधी स्थिति और अनुमानित बांटागत व्यय (नियोजित पूंजी में शामिल नहीं) निम्नलिखित है :-

(क)	अनुमानित बीओटी आय	1200 करोड़ रुपये
(ख)	चार वर्षों के दौरान व्यय के अनुमानित बाव (अनुमानित 1600 करोड़ रुपये के लिए)	
	संशोधित अनुमानित बांटागत व्यय	1000 करोड़ रुपये

कुल बीओटी आय बांटागत व्यय को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है तथा पत्तन को उराने वित्तपोषण के लिए अन्य संसाधनों का प्रयोग करना होगा। प्रशुल्क में किराये की जमीन का इन बांटागत कार्यों के लिए वित्तपोषण संबंधी पत्तन की क्षमता पर प्रभाव पड़ेगा।

6.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न	जेएनपीटी द्वारा दिए गए उत्तर																								
क.	सामान्य																									
(i)	जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह विद्यमान प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आधार बनाए गए अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन में अंतर का विश्लेषण विधिवत (यथेष्ट) रूप से ऐसे अंतरों के लिए कारणों को स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत करें। इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 का अवलोकन करें।	चूंकि, पिछले सामान्य संशोधन के समय टीएएमपी द्वारा कोई प्रशुल्क संशोधन नहीं किया गया था, अतः पूर्ववर्ती अनुमान के आधार पर हम महसूस करते हैं कि विगत निष्पादन का विश्लेषण वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कार्यवाई के लिए संगत नहीं है।																								
(ii)	जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह दरों के मान का मसौदा तथा संबद्ध शर्तें प्रस्तुत करें।	जेएनपीटी ने दिनांक 4 मार्च, 2006 के अपने पत्र के साथ दरों के मान का मसौदा प्रस्तुत किया है।																								
(iii)	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ संबद्ध किया जाए। जेएनपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/ सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है।	विगत एक वर्ष की तुलना में उत्पादकता मापदंडों में परिवर्तन नीचे दिया गया है :-																								
		<table> <tr> <th></th><th>अक्तूबर 2005</th><th>अक्तूबर 2004</th></tr> <tr> <td>(क) गोदी अधिभोग (%)</td><td>79.87</td><td>82.42</td></tr> <tr> <td>(ख) सकल गोदी उत्पादकता (संचलन/घंटा)</td><td>44.08</td><td>36.55</td></tr> <tr> <td>(ग) सकल क्रेन उत्पादकता (संचलन/घंटा/क्रेन)</td><td>15.99</td><td>15.34</td></tr> <tr> <td>(घ) औसत लंगर-पूर्व समय (घंटे)</td><td>8.40</td><td>4.30</td></tr> <tr> <td>(ङ) औसत गोदी ठहराव (दिनों में)</td><td>1.13</td><td>1.50</td></tr> <tr> <td>(च) औसत आवागमन समय (दिन)</td><td>1.48</td><td>1.65</td></tr> <tr> <td>(छ) प्रति जहाज गोदी दिवस उत्पादन</td><td>1441</td><td>1187</td></tr> </table>		अक्तूबर 2005	अक्तूबर 2004	(क) गोदी अधिभोग (%)	79.87	82.42	(ख) सकल गोदी उत्पादकता (संचलन/घंटा)	44.08	36.55	(ग) सकल क्रेन उत्पादकता (संचलन/घंटा/क्रेन)	15.99	15.34	(घ) औसत लंगर-पूर्व समय (घंटे)	8.40	4.30	(ङ) औसत गोदी ठहराव (दिनों में)	1.13	1.50	(च) औसत आवागमन समय (दिन)	1.48	1.65	(छ) प्रति जहाज गोदी दिवस उत्पादन	1441	1187
	अक्तूबर 2005	अक्तूबर 2004																								
(क) गोदी अधिभोग (%)	79.87	82.42																								
(ख) सकल गोदी उत्पादकता (संचलन/घंटा)	44.08	36.55																								
(ग) सकल क्रेन उत्पादकता (संचलन/घंटा/क्रेन)	15.99	15.34																								
(घ) औसत लंगर-पूर्व समय (घंटे)	8.40	4.30																								
(ङ) औसत गोदी ठहराव (दिनों में)	1.13	1.50																								
(च) औसत आवागमन समय (दिन)	1.48	1.65																								
(छ) प्रति जहाज गोदी दिवस उत्पादन	1441	1187																								
		<p>उपकरण तथा बड़े के पुराने हो जाने के बावजूद, अतिरिक्त उपकरण के अधिग्रहण से विगत एक वर्ष में उत्पादकता मापदंडों में सुधार आया है।</p> <p>जेएनपीटी के पास अभी भी कुछ उपकरण हैं, जो लगभग 10 वर्ष पुराने हैं तथा जिन्हें सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार अन्य 10 वर्षों तक प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता। एक सार्वजनिक टर्मिनल होने के कारण जेएनपीटी के पास प्रतिबंधों के साथ यानों के प्रहस्तन का विकल्प उपलब्ध नहीं है, जिससे उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। उक्त के दृष्टिगत, उत्पादकता मापदंड निर्दिष्ट करना कठिन है।</p> <p>जेएनपीटी बल्क या समुद्री, किसी भी कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक सहायता देने का प्रयास नहीं कर रहा है। कंटेनर कार्यकलाप में प्रस्तावित वृद्धि की मांग किसी अन्य कार्यकलाप के लिए निम्नतर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नहीं की गई है।</p> <p>जेएनपीटी को पत्तन के लिए समग्र रूप से 15% आरओसीई का अर्जन करना होगा, यदि हमें वर्तमान अनेक पूंजीव्यय एवं ढांचागत परियोजनाओं का वित्तपोषण करना है।</p> <p>लागत विवरण दर्शाते हैं कि वर्ष 2006-07 से 2007-08 के लिए पत्तन के लिए समग्र रूप से औसत आरओसीई केवल 5% है। कंटेनर संबंधी आय लगभग 13% है। अतः कंटेनर में मांगी गई वृद्धि पूर्णतया न्यायोचित है। कंटेनर प्रभारों में किसी प्रकार की कटौती पत्तन की वित्तीय स्थिति के ह्रास में परिणामी होगी तथा इससे सेवा की गुणवत्ता में भी ह्रास होगा।</p>																								
(iv)	जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 से 2007-08 की अवधि के लिए विद्यमान प्रशुल्क में बिना परिवर्तन के अनुमानित वित्तीय स्थिति उद्घाटित करली है कि बल्क प्रहस्तन एवं भंडारण कार्यकलाप घाटे में चल रहे हैं। समुद्री कार्यकलाप में सूचित घाटा भी समाप्त हो जाएगा, जब बीओटी व्यवस्थाओं से उत्पन्न यान संबंधित आय को पत्तन की आय माना जाएगा। कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप, वर्ष 2005-06 से 2007-08 की अवधि के लिए लगभग 28% के औसत आरओसीई को उद्घाटित करता है। इस परिदृश्य में, विद्यमान कंटेनर संबंधित प्रभारों में 16% की वृद्धि के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.3 तथा 2.11.4 के प्रकाश में न्यायोचित ठहराना आवश्यक है। इसके अतिरिक्त, अतिशेष स्थिति के दृष्टिगत प्रशुल्क में अधोमुखी समंजन न किए जाने के कारण भी दर्शाए जाने चाहिए।																									

(iv) प्रस्ताव के साथ संबद्ध दस्तावेज यह उद्घाटित करते हैं कि जेएनपीटी ने लागत विवरण के परिकलन में बीओटी संविदाओं से प्रत्युत्पन्न आय को शामिल नहीं किया है। जैसाकि जेएनपीटी को ज्ञात है, प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा के लिए पत्तन की आय में केवल रॉयल्टी/राजस्व अंश को अलग किया जाना है तथा भूस्वामी पत्तन द्वारा प्राप्य राजस्व अंश/रॉयल्टी संबंधी संघ्यवहार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 द्वारा शासित होगा। बीओटी प्रचालकों के यानों के संबंध में यान संबंधित आय पत्तन की आय है तथा इसे प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा के लिए विचार में लिया जाना है।

(ख) बीओटी प्रचालकों से प्राप्य पट्टा किराया पत्तन की आय है तथा ऐसे पट्टा किरायों को प्रशुल्क निर्धारण में विचार में लिया जाना होगा। तदनुसार, बीओटी प्रचालकों से प्राप्य पट्टा किरायों को विचार में लिया जाए तथा लागत विवरण उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाए।

(ग) जेएनपीटी विचाराधीन सभी वर्षों के लिए समस्त बीओटी करारों से बीओटी आय का ब्योरेवार विवरण प्रस्तुत करें।

ऊपर (iv) पर अभ्युक्तियों को देखें।

बीओटी प्रचालक को लाइसेंस करारों के भाग के रूप में सीपी गई परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है। अतः ऐसी परिसंपत्तियों के लिए पट्टा किरायों को भी शामिल नहीं किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, यह प्रस्ताव टर्मिनल आधारित है।

चूंकि, प्रस्ताव टर्मिनल आधारित है तथा बीओटी प्रचालकों से आय का प्रयोग मूलभूत ढांचा स्थापित करने के लिए किया जाएगा, जिसे नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया जाएगा, बीओटी आय का ब्योरा प्रशुल्क निर्धारण के लिए संगत नहीं है। तथापि, यह ब्योरा निम्न प्रकार है :-

(लाख रुपए)

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा				
एनएसआईसीटी	6946.88	10228.13	13404	17460
जीटीआईपीएल	-	3962.31	7384.62	9230.8
बीपीसीएल	872.00	994.40	1001.00	1137.5
जीटीआईपीएल	2422.96	2544.11	2671.31	2804.9
से भूमि राजस्व				
बीआरसी	7902.74	9874.99	11015.70	12357
जोड़	18144.58	27603.94	23416.63	42990.2

भारी तलकषण तथा गोदी विस्तार के लिए अनुमानित लागत क्रमशः 800 करोड़ रुपए तथा 168 करोड़ रुपए है। मंत्रालय ने जेएनपीटी को लगभग 5000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर मार्च, 2009 तक चौथे कंटेनर टर्मिनल में सुविधाओं को प्रचालनरत करने के लिए कहा है, जिसके वित्तपोषण के पैटर्न को अभी निर्णीत किया जाना है।

प्रशुल्क परिकलन के लिए अनुमत लागत के रूप में बीओटी प्रचालक द्वारा संदेय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को अनुमत करने से प्रचालक दृष्टिकोण से यह परियोजना कम आकर्षक हो जाएगी। पत्तन को परियोजना के लिए भारी तलकषण संबंधी 185 करोड़ रुपए के व्यय को वहन करना होगा, यदि परियोजना को बीओटी प्रचालक के लिए आकर्षक बनाया जाना है। इसी प्रकार, प्रस्तावित समुद्री रासायनिक टर्मिनल के लिए भारी तलकषण लागत 118 करोड़ रुपए होगी।

(घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कथित प्रयोजनों के लिए एस्को खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का न्यूनतम 50% अलग रखना निर्धारित किया गया है। एस्को खाते में संपूर्ण रॉयल्टी/राजस्व अंश आय के संचयन के लिए उत्तरदायी अपवादात्मक परिस्थितियों को स्पष्ट करें।

जेएनपीटी ने विकास प्रयोजनों के लिए एक पृथक खाते के सृजन के लिए टीएएमपी द्वारा प्रस्तुत दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है। 100% राजस्व/रॉयल्टी हिस्से के आवंटन के कारण जेएनपीटी द्वारा किए जाने वाले पर्याप्त ढांचागत निर्माण कार्यों की लागत लगभग 1614 करोड़ रुपए बैठती है।

(क) प्राप्य राजस्व हिस्से/रॉयल्टी का अनुप्रयोग पहले अतिशेष श्रम की लागत को पूरा करने के लिए किया जाना चाहिए। इस संबंध में लागत विवरणों में दिए गए संयवहार को स्पष्ट करें।

(च)(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में बीओटी प्रचालकों से प्रमुख पत्तन द्वारा प्राप्य राजस्व हिस्से/रॉयल्टी संबंधी किया जाने वाला संयवहार निर्धारित किया गया है। इसमें आगे कथित प्रयोजन के लिए एस्करो खाते के सृजन तथा ढांचागत सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए ऐसी निधि के अनुप्रयोग की शर्त निर्धारित की है। जेएनपीटी ने ऐसे एस्करो खाते के सृजन के संबंध में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है। जेएनपीटी बीओटी प्रचालकों से वर्षवार प्राप्त/प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से से वास्तविक/अनुमानित आय तथा ऐसी आय से इसकी ढांचागत सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण हेतु पत्तन के प्रस्ताव का उल्लेख करें।

(ii) वर्ष 2004-05 के दौरान बीओटी प्रचालक (जीटीआईपीएल) से अपक्रेंट प्रीमियम के रूप में प्राप्त 15.00 करोड़ रुपये की राशि को आय के रूप में लागत विवरण में शामिल किया जाए।

(iii) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वार्षिक लेखे उद्घाटित करते हैं कि जेएनपीटी को बीओटी प्रचालकों से 'अन्य प्रभारों' के लिए आय प्राप्त होती है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पहले ही प्राप्त तथा प्राप्त होने के लिए अनुमानित इन 'अन्य प्रभारों' को सूचीबद्ध किया जाए और लागत विवरणों में शामिल किया जाए तथा लागत विवरणों को तदनुसार संशोधित किया जाए।

(vi) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में जेएनपीटी द्वारा की गई कार्रवाई को स्पष्ट करें।

(ख) यहां यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के अपने आदेश में जेएनपीटी द्वारा आवंटित नाम निर्दिष्ट याडों में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी एवं शिपिंग लाइनों के पस्सिंघ के बीच हुए प्रशस्त क्षेत्र करार की शर्तों में संशोधन के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए पत्तन को रॉयल्टी की प्रमात्रा के निर्धारण के लिए एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने को कहा था। हमें अभी तक जेएनपीटी से इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(vii) जैसाकि वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखों से प्रकट हुआ है, जेएनपीटी भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि० (बीपीसीएल) से 'रॉयल्टी आय' प्राप्त कर रहा है। अगस्त, 2002 में पिछले संशोधन के दौरान बीपीसीएल से रॉयल्टी आय को पत्तन की आय माना गया था। इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश में जेएनपीटी को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी थी कि बीपीसीएल उनके टर्मिनल पर प्रहस्तन किए गए यातायात पर उनके लिए अनुमोदित प्रशुल्कों का ही उद्ग्रहण करे। लाइसेंस प्रदाता के रूप में जेएनपीटी द्वारा अपने लाइसेंस प्राप्तकर्ता से प्रशुल्क निर्धारण की विधिक स्थिति का अनुपालन करने की अपेक्षा करने के लिए की गई कार्रवाई को स्पष्ट किया जाए।

जेएनपीटी के पास कोई अतिशेष श्रमिक नहीं है। बीटी से सीटी में रूपांतरण के कारण किसी अतिशेष को पुनःनियोजित कर लिया गया है।

जेएनपीटी का इरादा 'ढांचागत प्रारक्षित राशि (टीएएमपी)' नाम निर्दिष्ट एवं पृथक खाते का सृजन करने का है, जिसमें वीआरसी से आय सहित समस्त बीओटी आय को विनियोजित किया जाएगा।

ऊपर V(ग) को देखें।

अन्य प्रभार केवल बिजली, जल प्रभारों की प्रतिपूर्ति है तथा इस मुद्दे से संबंधित नहीं है। संबंधित लागतों को भी शामिल नहीं किया गया है।

जेएनपीटी ने अपनी सीएफएस कार्यकलापों के लिए एक सेवा प्रदायक नियोजित किया है। सेवा प्रदायक अपने लागत निर्धारण के पूर्ण व्योरे देते हुए प्रशुल्क निर्धारण के लिए टीएएमपी से संपर्क करेगा, क्योंकि बीओटी प्रचालन पहले ही टीएएमपी के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत हैं। अन्य लाइनों में पट्टाधारक द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए रॉयल्टी के संबंध में जेएनपीटी द्वारा आगे और कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

टीएएमपी इस संबंध में बीपीसीएल से सीधे संपर्क कर सकता है (तथापि, बाद में जेएनपीटी ने दिनांक 31 जनवरी, 2006 के जेएनपीटी के पत्र के द्वारा बीपीसीएल के साथ मामला उठाया है।)

भावी अनुमानों में विनिमय दर उतार-चढ़ाव के लिए उचित प्रावधान के साथ प्रवृत्त विनिमय दर के संदर्भ में आय अनुमानों को अद्यतन करें।

विनिमय दर में घटबढ़ होती रहती है तथा इसका अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

ख. क्षमता

कृपया, वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्षमता उपयोग तथा साथ ही समग्र रूप से जेएनपीटी की निर्धारित क्षमता तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पृथक् रूप से प्रमुख सुविधाओं को इन वर्षों के दौरान प्रस्तावित पूंजीनिवेश एवं प्राप्त किए जाने वाले प्रत्याशित उत्पादकता स्तरों को विचार में रखते हुए प्रस्तुत करें। क्षमता अनुमानन का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात एवं क्षमता की तुलना प्रस्तुत की है तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अपनी भावी क्षमता बताई है, जो निम्न प्रकार है :-

(मिलियन टन)

वर्ष	क्षमता	प्रहस्तन किया गया यातायात
2002-03	13.45	10.31
2003-04	12.25	13.93
2004-05	13.20	14.48
2005-06	14.82	उपलब्ध नहीं
2006-07	14.82	उपलब्ध नहीं
2007-08	18.44	उपलब्ध नहीं
2008-09	18.44	उपलब्ध नहीं

ग. यातायात

(i) जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए निम्न के संबंध में यातायात अनुमान प्रस्तुत करें।

(क) अनुमानित शुष्क बल्क (तरल को छोड़कर) यातायात/सामान्य कार्गो के मदवार ब्योरे।

जेएनपीटी में बल्क यातायात केवल अवशिष्ट तथा नगण्य है, जिसमें मुख्यतः सीमेंट एवं ब्रेक बल्क शामिल हैं।

(ख) प्रहस्तन किए जाने वाले अनुमानित तरल यातायात के ब्योरे।

तरल यातायात का प्रहस्तन बीपीसीएल द्वारा किया जाता है तथा संगत नहीं है। रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को आय नहीं माना जाता।

(ग) सामान्य कार्गो यातायात, यदि कोई हो, के ब्योरे।

जेएनपीटी में बल्क यातायात, यदि कोई हो, केवल अवशिष्ट तथा नगण्य है। इसमें मुख्यतः सीमेंट तथा ब्रेक बल्क शामिल है।

(घ) रुकने के समय के विश्लेषण सहित 20', 40' रीफर, आईसीडी यातायात, यानांतरण इत्यादि जैसे कंटेनर यातायात का ब्योरेवार विवरण।

जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की किस्मों का विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत किया है। इसने आगे बताया है कि आगे और ब्योरे देने अथवा भावी अनुमान/ब्योरे बताना संभव नहीं है, क्योंकि विभिन्न श्रेणियां असंख्य हैं। प्रशुल्क निर्धारण कार्रवाई के लिए विद्यमान पैटर्न के जारी रहने की आशा है।

(ङ) तृतीय कंटेनर टर्मिनल के आरंभन तथा गोदी के औसत समय को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित यानों तथा यानों के जीआरटी की संख्या बीओटी गोदियों के लिए इसी प्रकार की सूचना प्रस्तुत करें।

जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 से 2008-09 के लिए यानों की संख्या तथा यानों की जीआरटी के ब्योरे प्रस्तुत किए हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्योरों में जेएनपीटी के निजी टर्मिनलों से जाने वाले यानों के ब्योरे शामिल हैं।

(च) उपर्युक्त प्रत्येक मद के अंतर्गत, विदेशगामी तथा तटीय श्रेणीकरण को दर्शाएं।

तटीय कंटेनर यातायात 3% माना गया है।

(ii) यातायात अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा निर्धारित 5 वर्षीय/वार्षिक योजना तथा वर्तमान/प्रत्याशित वृद्धि के अनुमानों के समनुरूप होने चाहिए। जेएनपीटी ने तृतीय कंटेनर टर्मिनल के लिए बोलियां आमंत्रित करते समय यातायात अनुमान लगाए होंगे। जीटीआई के आरंभन से यातायात की गिरावट के पूर्वानुमान की पुष्टि करने के लिए संगत रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें।

यातायात में स्पष्ट गिरावट देखी गई, जब एनएसआईटी को आरंभ किया गया था तथा जीटीआई के आरंभन पर भी ऐसा ही होने की संभावना है। तथापि, यह 2 से 3 वर्षों के लिए केवल अस्थायी है।

घ. वितीय/लागत विवरण

लागत विवरण (समग्र पत्तन के लिए)

प्रचालनात्मक आय

1. (क) लागत विवरणों में दर्शाई गई वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए कंटेनर प्रहस्तन से प्राप्त आय तथा वर्ष 2005-06 के लिए समुद्री कार्यकलाप से आय वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों एवं वर्ष 2005-06 के लिए बजट अनुमानों में दिए गए आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाती। कृपया, आंकड़ों का समाधान करें।

(ख) प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों में 'विविध आय' के अंतर्गत एमजीटी में कमी के लिए जुर्माने की आय को शामिल नहीं किया गया है।

तथापि, वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखे उद्धाटित करते हैं कि इसे 'वित्त एवं विविध आय' (एमजीटी में कमी के लिए जुर्माने सहित) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए क्रमशः 65.12 करोड़ रुपए तथा 76.07 करोड़ रुपए की राशि प्राप्त हुई है तथा इसने 'समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण' में 'विविध आय' के रूप में वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए क्रमशः केवल 28.74 लाख रुपए तथा 63 लाख रुपए की राशि का प्रकटन किया है। शामिल की गई विविध आय केवल अप्रयोज्य सामग्री की बिक्री से हुई आय तथा लांच पास से हुई आय ही संबंधित है। वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान प्राप्त वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत श्रेणीकृत आय की अन्य मदों को शामिल न करने के कारण स्पष्ट नहीं हैं। प्राप्त हुई वास्तविक 'वित्त एवं विविध आय' तथा अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्वानुमानों का अनुमान लगाया जाए तथा उन्हें तदनुसार लागत विवरण में शामिल किया जाए।

(ग) लागत विवरण में वर्षों के लिए अनुमानित निम्नलिखित प्रत्येक कार्यकलाप के संबंध में आय के अनुमान का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें :-

- (i) कंटेनर प्रहस्तन
- (ii) तरल प्रहस्तन
- (iii) शुष्क बल्क
- (iv) समुद्री कार्यकलाप

अंतर वाहन आय तथा बीओटी प्रचालनों से आय के कारण है। वाहन आय को पृथक दर्शाया गया है तथा बीओटी आय को शामिल नहीं किया गया है।

यदि, एमजीटी के लिए जुर्माने को आय के रूप में शामिल किया जाता है तो टीएएमपी को एमजीटी से समस्त कर्जदारों को नियोजित पूंजी के भाग के रूप में शामिल करने की अनुमति देनी होगी।

आरओसीई की संकल्पना ब्याज-पूर्व है। अतः ब्याज आय को शामिल नहीं किया गया है। अन्य मामलों में (अतिथि गृह आय, गैस एजेंसी आय), आय तथा व्यय दोनों को शामिल नहीं किया गया है।

कंटेनरों की किस्म का क्रम परिवर्तन तथा संयोजन इतना अधिक है कि हमारे लिए उसका ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करना संभव नहीं है। जेएनपीटी ऐसी ब्योरेवार सूचना तभी प्रस्तुत कर पाएगा, यदि संपूर्ण लेखाकरण एवं कम्प्यूटर प्रणालियों का पुनरुद्धार किया जाए। ऐसी परिस्थितियों में तथा जनशक्ति एवं कम्प्यूटरीकरण के अभाव के कारण, वर्तमान में ब्योरेवार को अनुपलब्धता के कारण प्रस्तुत नहीं किया जा सकता। वर्ष 2005-06 से आगे अनुमान वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अनुमानित यातायात को समायोजित करने के पश्चात तैयार किए गए हैं।

जहां तक तरल प्रहस्तन का संबंध है, पत्तन को केवल रॉयल्टी प्राप्त होती है, जिसे आय के रूप में शामिल नहीं किया जाता।

शुष्क बल्क आय नगण्य है।

समुद्री कार्यकलापों से आय के ब्योरे निम्न प्रकार हैं :-

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
पत्तन देयताएं				
जेएनपीटी	1434.38	1079.94	1087.20	1173.37
निजी टर्मिनल	1942.79	2376.57	2605.07	2911.17
जोड़	3377.17	3456.51	3692.27	4084.54

निर्यात				
जेएनपीटी	3495.76	2618.92	2637.69	2858.90
निजी टर्मिनल	4558.60	5610.21	6209.81	6909.50
विविध	70.00	70.00	70.00	70.00
जोड़	8124.36	8299.13	8917.50	9838.40
गोदी किराया				
जेएनपीटी	1496.67	1100.47	1135.42	1234.09
निजी टर्मिनल	1401.36	1888.21	2200.82	2536.31
विविध	57.50	57.50	57.50	57.50
जोड़	2955.53	3046.18	3393.74	3827.90

2. **प्रचालनात्मक व्यय**

(i) कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप लागत विवरणों में दर्शाया गया सकल प्रचालनात्मक व्यय समग्र रूप से पत्तन के लिए लागत विवरण में दर्शाए गए कुल प्रचालनात्मक व्यय के साथ मेल नहीं खाता। जेएनपीटी इसका समाधान करे तथा सही लागत विवरण प्रस्तुत करे।

रेलवे पर मूल्यहास के विविध व्यय के अंतर्गत कंटेनर में दर्शाया गया है। इसीलिए यह अंतर है।

(ii) विद्युत एवं ईंधन लागत के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करें :-

(क) लागत विवरण में दर्शाई गई वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित विद्युत एवं ईंधन लागत तथा वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक व्यय वर्ष 2005-06 के लिए बजट अनुमान तथा वर्ष 2003-04 के लिए वार्षिक लेखों से मेल नहीं खाते।

विद्युत तथा ईंधन यातायात पर आधारित तथा इसका बजट से सुमेल होना आवश्यक नहीं है। इसमें बीओटी भाग शामिल नहीं है। इसलिए, यह 2003-04 के वार्षिक लेखों से सुमेल नहीं है। इसके अतिरिक्त, लागत विवरणों में प्रस्तुतीकरण कार्यकलाप-वार किया गया है, जबकि लेखा में यह लेखावार है।

(ख) कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित विद्युत लागत के परिकलन प्रस्तुत करें।

विद्युत एवं ईंधन में यातायात तथा सामान्य मूल्यवृद्धि के साथ अंतर आता है। यह देखा गया है कि 2004-05 तथा 2008-09 के दौरान विद्युत एवं ईंधन लागत में प्रचालनात्मक आय के 4% से 5% तक का अंतर है। यह उचित है।

(ग) विभिन्न कार्यकलापों में विद्युत तथा ईंधन लागत के संविभाजन का आधार प्रस्तुत करें।

विद्युत एवं ईंधन लागत वास्तविक खपत पर आधारित है।

(घ) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए विद्युत एवं ईंधन लागत में लगभग 11% की मूल्यवृद्धि लागू करने का कारण स्पष्ट करें तथा वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित विद्युत एवं ईंधन लागत का अक्तूबर 2005 के अंत तक उपगत वास्तविक व्यय के आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।

विद्युत एवं ईंधन लागत मुख्यतया कंटेनर यातायात में वृद्धि से संबंधित है, जिसमें 2004-05 की तुलना में 2005-06 में लगभग 10% की वृद्धि हुई है। अतः मूल्यवृद्धि 11% नहीं है। यातायात वृद्धि एवं मुद्रास्फीति का संयुक्त प्रभाव 11% है।

(iii) (क) कृपया, विभिन्न कार्यकलापों के लिए जल प्रभारों के संविभाजन का आधार निर्दिष्ट करें।

जल प्रभारों का संविभाजन कार्यपालक विभाग द्वारा प्रदत्त भौतिक खपत के व्यौरों के अनुसार किया जाता है। स्थिति की समीक्षा की गई है तथा तदनुसार आशोधन किया गया है।

(ख) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित जल लागत में 21% की वृद्धि का औचित्य बताएं।

जेएनपीटी ने कोई टिप्पणियाँ प्रस्तुत नहीं की हैं।

(ग) कृपया वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित व्यय संबंधित वास्तविक व्यय में लगभग 322% की वृद्धि का कारण स्पष्ट करें।

(घ) कृपया वर्ष 2003-04 के अंतर्गत विचारित स्वी की सूची बताएं।

(ङ) कृपया इंजीनियरी सेवाओं के लिए संपूर्ण व्यय केवल कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित करने के कारण स्पष्ट करें।

(ड) कृपया विभिन्न कार्यकलापों के लिए भंडारों/पीएमसी संबंधी व्यय के विभाजन का आधार स्पष्ट करें। वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक व्ययों की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए भंडारों/पीएमसी का वास्तविक व्यय लगभग 281% है, जिसका औचित्य बताएं।

(व) संपूर्ण अनुमानित व्यय का आवंटन केवल पत्तन आयोजना एवं संपदा विकास कार्यकलाप को करने का कारण स्पष्ट करें।

(छ)(i) प्रशासनिक परिसंपत्तियों के मूल्यहास का पुनः आवंटन अन्य कार्यकलापों को करने का आधार तथा कारण।

(ii) वर्ष 2004-05 (2705.91 लाख रुपए) की तुलना में वर्ष 2005-06 (7249.46 लाख रुपए) के लिए कुल मूल्यहास में काफी अधिक वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।

(iii) जनवरी 2002 में अपने दरों के मान के पिछले समीक्षण में, जेएनपीटी ने स्पष्ट किया था कि पत्तन रेलवे को एक नाममात्र संपत्ति का भारतीय रेलवे को अंतरित किया गया था। प्रचलन भारतीय रेलवे द्वारा संचालित किए जाने तथा तथा भवन तक तथा पत्तन से यातायात के लिए रेलवे मालभाड़ा/इंजीन प्रभार उनके द्वारा संग्रहित किए जाते हैं। रेलवे से यह जानकारी की जाती है कि वह अंतरित प्रहस्तनयां अथवा उनके द्वारा प्रयुक्त की जाने वाली प्रहस्तनयां के अंदर इस नाम में ही अनुमानित व्यय व्यय करे कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में इस व्यय

वृद्धि मुख्यतया पत्तन के स्वामन्वयता ड्रैजर रेलरो पर प्रभारित 9 करोड़ रुपए के मार्ग कर के कारण है।

जेएनपीटी ने बताया है कि वर्ष 2003-04 के अंतर्गत शामिल न किए गए व्यय अवांशित व्यय काउंट के अंतर्गत दर्ज किए जाते हैं। इसने वर्ष 2004-05 के दौरान संपदा विकास कार्यकलापों की सूची दी है।

इंजीनियरी सेवाएं प्रचालन के काम हैं। बल्क प्रचालन के काम होने तथा कंटेनर प्रचालन के कारण यह स्वाभाविक है कि इंजीनियरी सेवाओं का संपूर्ण व्यय कंटेनर से संबंधित है। बल्क केवल अवशिष्ट कार्यकलाप है। अतः बल्क में अण्णात्मक आरओसीई के बावजूद किसी प्रशुल्क वृद्धि की मांग नहीं की गई है।

कम्प्यूटर अनुरक्षण व्यय बढ़ गए हैं। वास्तविक अर्थों में, वृद्धि केवल लगभग 80 लाख है। मुख्य व्यय कंटेनर से संबंधित है, क्योंकि कम्प्यूटर प्रणालियां मुख्यतः कम्प्यूटर टर्मिनल की हैं।

पत्तन आयोजना तथा विकास मुख्यतः टाऊनशिप के प्रचालनों तथा अनुरक्षण के लिए अप्रसंभना के विकास से संबंधित है। टाऊनशिप से संबंधित व्यय संपदा में दर्शाया गया है। शेष को प्रचालनों में ले जाया गया है।

किसी भी कार्यकलाप में गांधी प्रस्तुत न की जाने वाली परिसंपत्तियों को प्रशासनिक परिसंपत्तियों के रूप में पहचाना गया है। इन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास को अन्य प्रशासनिक व्ययों के साथ प्रत्यक्ष प्रचालनात्मक व्यय के आधार पर कार्यकलापों को पुनः आवंटित किया जाता है।

वर्ष 2005-06 में मूल्यहास में वृद्धि मूल्यहास दरों के साथ कोई संबंध नहीं है। नई परिसंपत्तियों के समाने उल्लिखित जीवनकाल केवल सूचनार्थ है, जिसका प्रयोग मूल्यहास के परिचालन के लिए किया गया। कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की दरें निम्न प्रकार हैं।

परिसंपत्तियों के जीवनकाल का मूल्यहास दरों के साथ कोई संबंध नहीं है। नई परिसंपत्तियों के समाने उल्लिखित जीवनकाल केवल सूचनार्थ है, जिसका प्रयोग मूल्यहास के परिचालन के लिए किया गया। कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की दरें निम्न प्रकार हैं।

संयंत्र एवं मशीनरी	10.34%
भवन	3.34%
वेड	5%

जेएनपीटी को रेलवे से कोई आय प्राप्त नहीं होती। रेलवे द्वारा उन्हें सौंपी गई परिसंपत्तियों का अनुरक्षण किया जाना अपेक्षित है तथा वे किसी भी विकास के लिए उत्तरदायी हैं, जैसे रेल में ब्रांडे, लाइन को दोहरा करना इत्यादि ताकि यातायात में वृद्धि का सामना किया जा सके। चूंकि, रेलवे का प्रयोग पूर्णतया कंटेनरों के संबन्ध के लिए किया जाता है, यह समुचित है कि संपूर्ण मूल्यहास कंटेनर को आवंटित किया जाए।

को शामिल करना प्रयोक्ताओं पर एक अतिरिक्त भार होगा। इस प्राधिकरण ने अगस्त, 2002 में इस व्यय को अनुमत करते समय जेएनपीटी को सलाह दी थी कि वह अगली समीक्षा/संशोधन से भारतीय रेलवे के साथ इस मामले का हल निकाल ले। तथापि, जेएनपीटी ने अपने प्रशुल्क की वर्तमान समीक्षा के दौरान रेलवे का संपूर्ण मूल्यहास कंटेनर प्रहस्तन कार्यक्रमलाप पर आवंटित कर दिया है तथा इस खाते में रेलवे से कोई आय निर्दिष्ट नहीं की है।

(ज)(i) जेएनपीटी प्रशासनिक उपरिव्ययों का ब्योरा प्रस्तुत करे तथा पत्तन की विभिन्न कार्यकलापों/उप- कार्यकलापों को प्रशासनिक उपरिव्ययों के आवंटन का आधार स्पष्ट करे।

(ii) कृपया, वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए ऐसे व्ययों के अनुमानन के लिए आवंटित प्रशासनिक व्यय में विचारित लगभग 44.5% की वृद्धि का औचित्य बताएं।

(iii) क्या भविष्य निधि, पेंशन तथा उपदान संबंधी अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान पेंशन/उपदान निधि अथवा वास्तविक अनुमानित सवितरणों का द्योतक है। यदि यह पेंशन/उपदान निधि को वार्षिक अंशदान का द्योतक है तो यह माना जाता है कि जेएनपीटी संबंधित निधियों से वास्तविक व्यय को पूरा करेगा। कृपया, पुष्टि करें।

नियोजित पूंजी:

(a) कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सेवा की अलग-अलग मदों के संदर्भ में परिसंपत्तियों को दृष्टेष्ट रूप से अभिचिन्हित करते हुए पत्तन के लिए समग्र रूप से तथा साथ ही विभिन्न कार्यकलापों के लिए नियोजित पूंजी विवरण को संशोधित करें तथा निर्धारित प्रारूप में प्रस्तुत करें।

(b) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06, 2004-05 तथा 2003-04 की तुलना में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए निम्नतर स्तर पर कंटेनर यातायात का अनुमान लगाया है। इसे देखते हुए, कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों की अधिप्राप्ति के लिए वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित भारी पूंजीगत परिव्यय का औचित्य बताएं।

(i) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान पत्तन सड़क को चौड़ा करने के लिए पूंजी परिव्यय की परिकल्पना की है। ऐसा प्रतीत होता है कि इन सड़कों को चौड़ा करना राष्ट्रीय राजमार्ग 4ख, राज्य राजमार्ग 54 तथा अमरा मार्ग से संबंधित है। इस संदर्भ में कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट करें :-

(क) अनुमानित परिव्यय को केन्द्र/राज्य सरकारों की बजाए जेएनपीटी द्वारा वित्तपोषित करने की आवश्यकता है।

(ख) क्या कोई विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) परियोजना के निष्पादन के लिए निर्मित किया जाएगा।

(ग) इस पूंजीव्यय को कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित करने का कारण।

प्रशासनिक उपरिव्यय प्रत्यक्ष प्रचालनात्मक व्ययों के आधार पर आवंटित किए जाते हैं।

प्रबंध एवं प्रशासनिक व्ययों में वृद्धि सुरक्षा एवं पीएमसी संबंधित व्ययों के कारण है। ये आंकड़े अब संशोधित कर दिए गए हैं। अब वृद्धि लगभग 20% है।

सेवानिवृत्ति लाभों के लिए वार्षिक अंशदान संबंधित निधियों के लिए बीमाकिक मूल्यांकन के आधार पर किए जाते हैं। यह स्पष्ट किया जाता है कि कर्मचारियों को भुगतान उस निधि में से किए जाते हैं।

जेएनपीटी ने पहले जोर दिया था कि आज तक पूंजीकृत परिसंपत्तियों के लिए पूंजी परिसंपत्तियों का ब्योरा उपलब्ध कराना संभव नहीं होगा। ऐसे अभिलेख विद्यमान नहीं हैं तथा विद्यमान संसाधनों के साथ पहले ही किए जा चुके द्विभाजन के अलावा आगे कोई और ब्योरेद्वारा विभाजन करना संभव नहीं होगा। प्रयुक्त मूल्यहास दरें पहले बताई जा चुकी हैं।

कंटेनर प्रहस्तन उपकरण के लिए पूंजी परिव्यय की 2-3 वर्षों के यातायात के साथ तुलना नहीं की जा सकती। इसका जीवनकाल 20 वर्ष का है तथा भविष्य में और अधिक यातायात के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं का सृजन किया जाता है। एक दीर्घावधिक दृष्टिकोण अपनाया गया है। आगे यह बताया जाता है कि 'समुद्री क्षेत्र के लिए मसौदा नीति (आशोधित)' के अनुसार, प्रमुख पत्तनों को अपनी क्षमताओं की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% अधिक के स्तर पर करनी चाहिए।

यह व्यय एनएच 4 बी, एसएच 54 तथा अमरा मार्ग से संबंधित नहीं है, बल्कि आंतरिक पत्तन सड़कों को चौड़ा करने से संबंधित है।

चूंकि, ये आंतरिक सड़कें हैं, व्यय की पूर्ति पत्तन को करनी होगी।

उपरोक्त (क) के दृष्टिगत एसपीवी का प्रश्न नहीं उठता।

जेएनपीटी मुख्यतः एक कंटेनर पत्तन है, जिसमें बल्क एक अति लघु कार्यकलाप है। सड़कों पर व्यय का आवंटन समुद्री क्षेत्र को नहीं किया

जा सकता। यह युक्तिसंगत ही है, क्योंकि सड़कों का प्रयोग मुख्यतः कंटेनर लाने ले जाने वाले वाहनों द्वारा किया जाएगा। अतः इसे कंटेनर को प्रभारित करना समुचित है।

(घ) कृपया, स्पष्ट करें कि क्या इन सड़कों को बिछाने संबंधी मूल परिव्यय का वित्तपोषण जेएनपीटी द्वारा किया गया था तथा यदि हां, तो नियोजित पूंजी आंकड़ों में शामिल उसके निवल ब्लॉक का मूल्य क्या था।

जी, हां। उनका वित्तपोषण जेएनपीटी द्वारा किया गया था। लागत टीएएमपी को पहले ही अंग्रेषित वार्षिक लेखों में उपलब्ध है।

(ङ) कृपया, स्पष्ट करें कि क्या इस सुविधा के लिए कोई प्रयोक्ता प्रभार संदेय है। यदि हां, तो लागत विवरणों में इस राजस्व के साथ क्या संव्यवहार किया गया है।

कोई प्रयोक्ता प्रभार संदेय नहीं है।

(iv) जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अंतर्गत फेंडरों को प्रतिस्थापन के लिए पूंजी परिव्यय की परिकल्पना की है। यह निवेश समुद्री कार्यकलाप को आवंटित किया जाना आवश्यक है।

संशोधित परिकल्पनों में, फेंडरों के प्रतिस्थापन को समुद्री कार्यकलाप के अंतर्गत माना जाता है।

(v) वर्ष 2005-06 तथा 2005-06, प्रत्येक के लिए 300 लाख रुपए के परिकल्पित पूंजी परिव्यय के लिए कृपया निम्नलिखित को प्रस्तुत/स्पष्ट करें :-

(v) अंतर्राष्ट्रीय यात्रा में संलग्न 500 जीटी से अधिक के जहाजों को पत्तनों के साथ आईएसपीएस संहिता का अनुपालन करना है। चूंकि, जेएनपीटी आईएसपीएस के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत आता है, आईएसपीएस की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए कतिपय पूंजीनिवेश उपगत किया जाना है। अनुरक्षण एवं प्रचालन की प्रहस्तन लागतों में भी वृद्धि हो रही है। समुद्री विभाग आईएसपीएस परियोजना के लिए केवल निष्पादनकारी विभाग है। यदि जेएनपीटी आईएसपीएस अनुपालक नहीं होगा तो सीधा प्रभाव कार्गो प्रचालनों में महसूस किया जाएगा, क्योंकि यान कंटेनर टर्मिनल में जाने में समर्थ नहीं होंगे। अतः इसे कंटेनर टर्मिनल के अंतर्गत दर्शाना समुचित है।

(क) आईएसपीएस में निवेश का स्वरूप तथा व्योरे।

(ख) वर्ष 2005-06 के लिए परिकल्पित निवेश प्रास्थिति।

(ग) कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अंतर्गत परिकल्पित यह पूंजीव्यय समुद्री कार्यकलाप को आवंटित किया जाना होगा।

(vi) (क) वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के लिए परिकल्पित नए निवेशों में प्रहस्तन उपकरण, प्लोटिंग यान तथा अन्य परिसंपत्तियां शामिल हैं। इस संबंध में, कृपया निम्नलिखित को प्रस्तुत करें :-

(i) ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए निर्भर की गई परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्टों के व्योरे उन रिपोर्टों में निहित सिफारिशों के सारांश सहित।

(ii) इन निवेश योजनाओं के क्रियान्वयन की वर्तमान प्रास्थिति तथा पूर्ण होने का संभावित समय।

(iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 के अर्थ में विश्लेषण प्रत्येक पूंजीवर्धन के संबंध में करें।

(iv) यूनिट प्रचालन लागत में प्रत्याशित कटौती, अनुमानित अतिरिक्त यातायात तथा परिसंपत्तियों में प्रस्तावित वर्धनों के कारण प्रचालनात्मक दक्षता में सुधार।

पत्तन में उपकरण तथा बेड़ा पुराने हो गए हैं तथा उन्हें प्रतिस्थापित किए जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, तीव्रतर निकासी सुनिश्चित करने के लिए बुनियादी ढांचे का सृजन किया जाना है। निवेश सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से किए जा रहे हैं। खंड 2.6.3 के अंतर्गत आगे और विश्लेषण आवश्यक प्रतीत नहीं होता।

(ख) जेएनपीटी ने दिनांक 24 जुलाई, 2004 के अपने पत्र संख्या जेएनपी/वित्त/04/328 के तहत बताया है कि (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय सिद्धांततः सहमत है कि भारी तलकषण पर व्यय का वित्तपोषण केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जाएगा तथा वित्त मंत्रालय एवं योजना आयोग को अभी अपनी सहमति देनी है। मुख्य चैनल को गहरा करने के जेएनपीटी प्रस्ताव का वित्तपोषण पैटर्न इस निर्णय पर निर्भर है। मीडिया

केन्द्र सरकार ने भारी तलकषण परियोजना को स्वीकृति दे दी है। 800 करोड़ रुपए की लागत वाली परियोजना की निष्पादन अवधि 27 माह है। केन्द्र सरकार का अनुमोदन संलग्न है।

परियोजना का वित्तपोषण स्वयं की निधियों से या ऋण निधियों से या दोनों के संयोजन में किया जाएगा।

में हालिया रिपोर्टें यह निर्दिष्ट करती हैं कि केन्द्रीय सरकार ने परियोजना को स्वीकृति दे दी है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करें:-

(i) तलकषण परियोजना के निष्पादन की प्राप्ति।

(ii) तलकषण परियोजना आरंभ करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा प्रदत्त अंतिम अनुमोदन की प्रति।

(iii) परियोजना के लिए परिकल्पित कुल पूंजी परिव्यय।

(iv) कृपया, परियोजना के लिए निर्णीत वित्तपोषण पैटर्न निर्दिष्ट करें।

(v) सरकार के समक्ष प्रस्तुत अंतिम पीआईबी/ईएफसी नोट।

(vii) (क) व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां/सुविधाओं से जुड़ी परिसंपत्तियों तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों/ सुविधाओं, जो प्रत्यक्ष रूप से अथवा अप्रत्यक्ष रूप से भी पत्तन प्रचालन से संबंधित नहीं हैं, के निवल ब्लॉक को पृथक् किया जाए, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 तथा 2.9.8 के अंतर्गत यथानिर्धारित हो तथा नियोजित पूंजी पर आय के परिकलन को तदनुसार आशोधित किया जाए।

(ख) इस संबंध में, 668.42 लाख रुपए, जो संपदा परिसंपत्तियों में दर्शाए गए व्यवसाय से प्रत्यक्ष रूप से न जुड़ी परिसंपत्तियों का मूल्य है, के ब्योरे प्रस्तुत करें।

(viii) गोदी के उर्ध्व फल्क तथा नियोजित पूंजी में उर्ध्व फल्क (एसडब्ल्यूवी) से जुड़े किए गए समायोजनों के संदर्भ में कृपया निम्न को प्रस्तुत/स्पष्ट करें :-

(क) लागत विवरण में सभी वर्षों के लिए विचार किए गए गोदी के उर्ध्व फल्क तथा उर्ध्व फल्म (एसडब्ल्यूवी) के मूल्य के परिकलन।

(ख) कृपया, स्पष्ट करें कि कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप से समुद्री कार्यकलाप को गोदी में उर्ध्व फल्क को किए गए ऐसे लागत आवंटन में वर्ष 2003-04 में किए गए आवंटन की तुलना में वर्ष 2004-05 से भारी वृद्धि क्यों हो गई है।

(ix) इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को (दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश का पैराग्राफ 11(xiii)) का गोदियों की पूंजी एवं अनुरक्षण संबंधी लागत यान संबंधित कार्यकलापों को आवंटित करने तथा कार्गो संबंधित कार्यकलाप को आवंटित न करने की सही प्रक्रियाविधि का अनुकरण करने की सलाह दी थी। चूंकि, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणों में किसी विशिष्ट कार्यकलाप से संबंधित परिसंपत्तियों को अभिचिह्नांकित नहीं किया गया है, गोदियों को पूंजी लागत के आवंटन का सत्यापन नहीं किया जा सका। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह यान संबंधित कार्यकलाप को गोदियों की पूंजी तथा अनुरक्षण लागत के सही आवंटन की पुष्टि करें। पत्तन यह

इसे नियोजित पूंजी के अंतर्गत शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि इसका वित्तपोषण बीओटी प्रचालकों से वीआरसी में से किया जाएगा।

(जेएनपीटी ने केन्द्र सरकार का अनुमोदन दर्शाने के लिए दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं।)

सामाजिक परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक को संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत शामिल किया गया है।

व्यवसाय से सीधे न जुड़ी हुई परिसंपत्तियों के ब्योरे निम्न प्रकार हैं :-

	(लाख रुपए)
विद्यालय भवन	620.35
अस्पताल उपकरण	48.07
जोड़	668.42

ऊर्ध्व तथा क्षैतिज फल्क के लिए कोई ब्योरेवार परिकलन उपलब्ध नहीं है। इसीलिए, समान विभाजन किया गया है।

त्रुटि को अब सुधार दिया गया है।

ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं। इसीलिए, आवंटन समान किया गया है।

भी बताने कि क्या पत्तन यान गोदी/जेट्टी को लागत का आवंटन यान से संबंधित कार्यकलाप को किया गया है।

- (x) कार्यशील पूंजी अनुमानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 200 के अनुरूप उपयुक्त प्रकार से अद्यतित करें।

कार्यशील पूंजी अनुमान जेएनपीटी के दिशानिर्देशों के अनुसार लगाए गए हैं।

5. लागत विवरण (बल्क प्रहस्तन तथा भंडारण)

- (i) वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन प्रभावों से प्रत्याशित वार्षिक आय नहीं दर्शाई गई है। कृपया, स्पष्ट करें।

चूंकि, बल्क परिवहन प्रभावों का अंश दिया गया है वर्ष 2004-05 में किसी बल्क कर्माई का अभाव नहीं होता था।

- (ii) वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन तथा भंडारण लागतों का प्रभावनात्मक आय का अनुमान प्रहस्तन प्रभावों से दर्शाया गया है। कृपया, स्पष्ट करें।

चूंकि, गोदियां बीअटी प्रभावों से कम की गई हैं बल्क आय कम हो गई है।

- (iii) वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन तथा भंडारण लागतों का प्रभावनात्मक आय का अनुमान प्रहस्तन प्रभावों से दर्शाया गया है। कृपया, स्पष्ट करें।

यहां पर प्रहस्तन बल्क भंडारण प्रभावों की भी प्रभावों को सौंप दी है, जिसका प्रभाव प्रहस्तन प्रभावों से कम की गई है।

(iv) कृपया, निम्नलिखित को स्पष्ट करें :-

- (क) (i) वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारी पारिश्रमिक के लिए अनुमानित आय में लगभग 13% की वृद्धि दर्शाई गई है तथा वर्ष 2006-07 एवं 2007-08 के दौरान इस वृद्धि में और वृद्धि होने का अनुमान है। कृपया, कर्मचारी पारिश्रमिक में प्रस्तावित वृद्धि के कारण स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि क्या किसी अधिशेष श्रम की लागत इन आंकड़ों में शामिल की गई है तथा यदि हां तो उसकी प्रमाणा कितनी है।

कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि वृत्तवृद्धि एवं महंगाई भत्ते की वृद्धि के कारण है, जैसाकि बजट में व्यवस्था की गई है। कोई अधिशेष श्रमिक विहाय नहीं है, जैसाकि पहले की राशियां किया जा चुका है। आंकड़ों का पुनः परीक्षण की किया गया है।

- (ii) वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारी कल्याण एवं अन्यो के लिए अनुमानित व्यय में वर्ष 2004-05 की तुलना में 19% की वृद्धि देखी गई है। इसके कारण स्पष्ट करें।

यह कर्मचारी परिवहन में प्रत्याशित वृद्धि के कारण है।

- (ii) इस प्रतिक्रिया के दिनांक 14 फरवरी, 2004 के जेएनपीटी के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा अगस्त, 2002 से पहले के वर्षों के मान में दिए गए निष्पादन प्रमाणों के दौरान वर्षों के निष्पादनों का संयोजन करने वाले यानों द्वारा हासिल निष्पादनों के ध्यान में अपने के निष्पादन इसके दलों के मान में लागू के निष्पादन मानकों के संभावित सम्मिलन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाना अनिवार्य था। जेएनपीटी ने केवल के पहले के निष्पादन निष्पादन मानक प्रस्तावित दिए थे। माध्यमिक निष्पादन मानक।

यह मानक, निष्पादन के माध्यमिक मानक, जेएनपीटी अब तरल करने का प्रहस्तन नहीं करता।

- (iii) वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन तथा भंडारण लागतों का प्रभावनात्मक आय का अनुमान प्रहस्तन प्रभावों से दर्शाया गया है। कृपया, स्पष्ट करें।

यह मानक, निष्पादन के माध्यमिक मानक, जेएनपीटी अब तरल करने का प्रहस्तन नहीं करता।

6. लागत विवरण (कंटेनर प्रहस्तन एवं भंडारण)

- (i) लागत विवरण में दर्शाई गई वर्ष 2003-04, 2004-05 तथा 2005-06 की प्रभावनात्मक आय वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के वार्षिक लेखों तथा वर्ष 2005-06 के बजट

वार्षिक लेखों तथा बजटों के प्रभावों का प्रभावनात्मक आय में वाहन शामिल है किन्तु लागत विवरण में प्रभावों का प्रभावनात्मक आय के अंतर्गत दर्शाए गए है। प्रभावों का प्रहस्तन प्रभावों से कम की गई है।

- अनुमान के आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाती। जेएनपीटी आंकड़ों को समुचित बनाए तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुमानित प्रचालनात्मक आय का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करे।
- (ii) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 में कंटेनर प्रचालन से अनुमानित आय वर्ष 2003-04 की वास्तविक आय से कम है, जबकि इन दोनों वर्षों के लिए अनुमानित यातायात वर्ष 2003-04 में प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात की तुलना में कुल मिलाकर समान है। कृपया, स्पष्ट करें।
- (iii) कृपया, वर्ष 2004-05 के दौरान वसूल की गई वास्तविक आय की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए विविध प्रभारों से अनुमानित आय में भारी गिरावट के कारण स्पष्ट करें।
- प्रचालनात्मक व्यय**
- (i) (क) कृपया, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए ईंधन एवं स्नेहक लागत के अनुमान की परिकलनों सहित युक्तिसंगतता बताएं।
- (ख) वर्ष 2005-06 के लिए यातायात अनुमान में अनुमानित केवल सीमांतिक वृद्धि के आलोक में वर्ष 2004-05 के लिए (वास्तविक) व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए ईंधन एवं स्नेहक लागत में 14.25% की वृद्धि के अनुमान के कारण बताएं।
- (ii) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए 'सामग्री की खपत' तथा 'मरम्मत एवं अनुरक्षण' पर अनुमानित व्यय पूर्ववर्ती दो वर्षों के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में काफी अधिक है। यह उल्लेखनीय है कि तीन वर्षों (2005-06 से 2007-08) के लिए यातायात अनुमान में कोई भारी वृद्धि नहीं दर्शाई गई है। कृपया स्पष्ट करें। व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के समनुरूप होने चाहिए।
- (iii) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए उपकरणों के किराए संबंधी अनुमानित व्यय का दस्तावेजी साक्ष्य सहित औचित्य दर्शाएं। किराए पर लिए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों के ब्योरे को सुचीबद्ध करें।
- (iv) इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए घाटा/यार्ड क्रेनों के किराए हेतु अनुमानित व्यय का दस्तावेजी साक्ष्य सहित औचित्य दर्शाएं।
- (v) (क) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए नई क्रेनों को किराए पर लेने संबंधी व्यय का अनुमान लगाया है। कृपया, किराए पर ली जाने वाली प्रस्तावित नई क्रेनों के ब्योरे प्रस्तुत करें तथा स्पष्ट करें कि क्या इन क्रेनों के सन्निवेश से पहले किराए पर ली गई क्रेनों को बंद कर दिया जाएगा अथवा ये क्रेनें पहले किराए पर ली गई क्रेनों के अतिरिक्त होंगी। पश्चोक्त मामले में, अनुमानित यातायात गिरावट के दृष्टिगत प्रस्तावित वर्धन का औचित्य बताएं।
- (ख) नई क्रेनों को किराए पर लेने के अतिरिक्त जेएनपीटी का प्रस्ताव वर्ष 2006-07 में एक रबड़ माउंटिड कचे क्रेन एवं 2 रबड़ माउंटिड गैटरी क्रेनें (आरएमजीसी) तथा वर्ष 2007-08 अनुमान 2004-05 में प्रवृत्ति को विचार में लेते हुए किए गए हैं तथा 2003-04 को नहीं। यह उल्लेखनीय है कि फरवरी 2005 में तटीय प्रभार कम कर दिए गए थे। वर्ष 2003-04 में वास्तविक रीफर प्रभारों में 2002-03 के लिए बिलिंग शामिल थी। इसके अतिरिक्त, यातायात कम हो रहा है।
- यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2003-04 में विविध आय शून्य थी। यह अपवादात्मक आय है, जिसका यथार्थतः अनुमान नहीं लगाया जा सकता।
- आंकड़ों के अब पुनः परिकलित किया गया है।
- ईंधन एवं स्नेहक प्रचालनात्मक आय के लगभग 1.7% से 2% है तथा युक्तिसंगत प्रतीत होते हैं।
- ईंधन एवं स्नेहक परिवर्ती लागतें हैं, जो यातायात के साथ बदलती हैं। इसके अतिरिक्त, मुद्रास्फीति कारक को भी विचार में लिया गया है। यातायात में लगभग 10% की वृद्धि हुई है।
- मरम्मत एवं अनुरक्षण तथा अतिरिक्त पुर्जों की खपत मशीनों के जीवन-काल तथा प्रयोग पर निर्भर है तथा बल्क मूल्य सूचकांक पर नहीं।
- पत्तन ने पहले उपकरण को किराए पर लिया था तथा मरम्मत का खर्च पट्टा दाता द्वारा वहन किया गया था। 10 वर्ष समाप्त होने पर पत्तन के पास उपकरण का स्वामित्व है तथा पत्तन को मरम्मत एवं अनुरक्षण पर व्यय उपगत करना है।
- पत्तन ट्रेक्टर-ट्रेलर, रीच स्टैकर तथा फॉर्कलिफ्ट इत्यादि को किराए पर ले रहा है।
- विद्यमान क्रेनें पहले ही किराए पर ली गई हैं।
- वर्तमान में किराए पर ली गई क्रेनें 10 वर्ष की समाप्ति पर पत्तन की संपत्ति बन जाएंगी। तब भी उनका 10 वर्ष का जीवनकाल शेष होगा। पट्टे पर 11 उपकरणों में से 5 की पट्टा अवधि समाप्त हो चुकी है तथा पत्तन ने उसे अधिग्रहीत कर लिया है। शेष उपकरणों की पट्टा अवधि 2007 में समाप्त होगी। 6 आरटीजीसी को किराए पर लेने का प्रस्ताव है, जिसके लिए प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है।
- आरएमक्यूसी तथा आरएमजीसी को अधिप्राप्त किया जा रहा है। आरटीजीसी को समुद्र तटीय प्रचालनों की सहायता के लिए यार्ड प्रचालन के लिए किराए पर लेने का प्रस्ताव है।

- में रबड़ माउंटिड व्हे क्रेन (आरएमव्यूसी) अर्जित करने का भी है। इसे देखते हुए, वर्ष 2006-07 के दौरान अनुमानित निम्नतर यातायात के परिदृश्य के दृष्टिगत क्रेनों के प्रस्तावित अधिग्रहण के अलावा प्रस्तावित नई क्रेनों को किराए पर लेने की आवश्यकता को स्पष्ट करें।
- यह जोर दिया गया है कि समुद्री क्षेत्र के लिए मसौदा नीति के अनुसार, प्रमुख पत्तनों को अपनी क्षमता की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% से अधिक के स्तर पर बनानी चाहिए। यातायात में गिरावट केवल 2 से 3 वर्ष के लिए है।
- (vi) हालांकि, वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 के दौरान कंटेनर यातायात में केवल सीमांतिक वृद्धि हुई थी, वर्ष 2004-05 के दौरान कर्मचारी पारिश्रमिक संबंधी व्यय के लिए 28% वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।
- कंटेनर के कर्मचारी पारिश्रमिक में बल्क कार्यकलाप से कर्मचारियों के पुनः नियोजन, वेतन में सामान्य वृद्धि के कारण बढ़ोतरी हुई है।
- (vii) (क) इसी प्रकार, कृपया वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 के दौरान प्रोत्साहन के लिए वास्तविक व्यय में लगभग 24% वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।
- प्रोत्साहन उत्पादकता के लिए एक पुरस्कार है। चूंकि, अधिक कंटेनरों का प्रहस्तन किया गया था, इसलिए वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 में प्रोत्साहन में वृद्धि हुई है।
- (ख) प्रोत्साहन व्यय के स्वरूप को भी स्पष्ट करें।
- पत्तन को अधिक दक्ष सेवाएं उपलब्ध कराने में समर्थ बनाने के लिए यह उत्पादकता सम्बद्ध है।
- (ग) उत्पादकता आधारित प्रोत्साहन योजना के मामले में आधार (डेटम) निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करें एवं साथ ही ऐसे आधार (डेटम) की समीक्षा की आवश्यकता निर्दिष्ट करें।
- इसका परिकलन व्यापार आवश्यकता, पूर्ववर्ती रुझान तथा यूनियनों के साथ चर्चा के आधार पर किया गया है।
- (घ) कृपया, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित प्रोत्साहन व्यय में उतार-चढ़ाव के कारण स्पष्ट करें। इस संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय का औचित्य बताएं।
- प्रोत्साहन उत्पादकता तथा यातायात के अनुसार भिन्न होते हैं। चूंकि, यातायात में कमी आ रही है, प्रोत्साहन में भी गिरावट आ रही है।
- (viii) 'कर्मचारी कल्याण तथा अन्य' के लिए अनुमानित व्यय के संदर्भ में, कृपया वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय में लगभग 20% वृद्धि का औचित्य दर्शाएं।
- एलटीसी एवं कर्मचारी परिवहन के व्यय में वृद्धि हुई है।
- (ix) जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संयंत्र एवं मशीनरी के लिए 70 लाख रुपए की बीमा लागत का अनुमान लगाया है। कृपया, प्रस्तावित लागत का औचित्य दर्शाने के लिए बीमा नीति की प्रति प्रस्तुत करें।
- पत्तन ने अपनी परिसंपत्तियों के लिए बीमा कवर लेने का निर्णय किया है। तथापि, इस नीति को अभी अंतिम रूप दिया जाना शेष है। पत्तन द्वारा इस वित्तीय वर्ष के अंत तक बीमा कवर ले लेने की आशा है।
- (x) वर्ष 2005-06 के लिए 155.86 लाख रुपए के अनुमानित 'अन्य सामान्य व्यय' में व्यय की विभिन्न मदों के अलावा 'अन्य सामान्य व्यय' के लिए 63 लाख रुपए शामिल हैं। कृपया, 'अन्य सामान्य व्यय' के अंतर्गत विचार में लिए गए व्यय की मदों को सूचीबद्ध करें।
- जेएनपीटी ने बताया है कि अवशिष्ट व्यय, वे व्यय हैं, जो विशिष्ट शीर्षों के अंतर्गत शामिल नहीं किए जाते, इन्हें 'अन्य सामान्य व्ययों' के अंतर्गत दर्ज किया जाता है। इसने 2004-05 के दौरान उपगत व्ययों को दर्शाने वाली सूची दी है।
- (xi) (क) जेएनपीटी निजी यार्डों के शट-आउट कंटेनरों के संबंध में लिफ्ट ऑन, लिफ्ट ऑफ तथा संवहन का संयोजन नहीं करता। प्रयोक्ताओं ने इन मदों के लिए प्रभारों की पूर्ण माफी की माग की थी। तथापि, जेएनपीटी ने अपने दरों के मान में अनुमोदित विद्यमान छूट संरचना के अनुसार इन मदों के लिए छूट अनुमत करने का प्रस्ताव किया। चूंकि, यह पता लगाने के लिए कि क्या अनुमत की जाने वाली प्रस्तावित छूट प्रदत्त न की गई सेवा की प्रत्यक्ष लागत के समतुल्य है, केवल निजी यार्डों के शट-आउट कंटेनरों के संदर्भ में पृथक से विश्लेषण किया जाना कठिन था, इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा जेएनपीटी द्वारा अप्रदत्त सेवा मदों के लिए निजी यार्ड के शट-आउट कंटेनरों के संबंध
- टीएनपीटी ने पहले ही शट आउट प्रभारों में एक छूट संरचना को अनुमोदित किया है, जो निजी यार्डों में शट-आउट कंटेनर पर उद्ग्रहनीय है, जिसे पत्तन ने वर्तमानतः अपनया है।

में प्रवृत्त दर संरचना की प्रयोज्यता को इस संबंध में लागत विश्लेषण किए जाने तक अनुमोदित कर दिया था। अप्रदत्त सेवाओं की प्रत्यक्ष लागत के समनुरूप समुचित छूट संरचना प्रस्तुत करें।

(ख) निजी याडों के शट-आउट कंटेनरों की संख्या बहुत अधिक थी, जो निजी याडें अनुमत करते समय प्रत्याशित प्रचालनात्मक दक्षता को निर्दिष्ट नहीं करती। इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को इस मुद्दे की जांच करने तथा सुधारात्मक उपाय करने की सलाह दी (दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश का पैराग्राफ 9(v)(घ) थी। जेएनपीटी इसके विस्तार को रोकने या कम से कम अल्पतम करने के लिए किए गए उपाय निर्दिष्ट करे तथा वर्ष 2004-05 एवं 2005-06 के लिए इस संबंध में आंकड़े प्रस्तुत करें।

वर्ष 2004-05 में निजी याडों से शट-आउट की संख्या 29321 थी तथा 2005-06 में नवम्बर, 2005 तक यह 21647 थी। शट-आउट के विस्तार को कम करने के लिए निम्न कदम उठाए गए हैं :-

(i) विंडो बर्थिंग समय के आरंभ तक कट-ऑफ में दो पारियों की कमी की जाती है।

(ii) बर्थिंग के पश्चात दो पारियों के भीतर अंतिम लोडिंग सूची मांगी जाती है।

(iii) रेल द्वारा आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रपत्र 11 का अग्रिम प्रस्तुतीकरण।

(iv) कारखाना माल कंटेनरों के लिए पूर्व सूचना।

(xii) जेएनपीटी ने पट्टाबद्ध याडें में किसी अन्य तृतीय पक्ष के कंटेनरों का भंडारण करने की अनुमति विद्यमान पट्टाधारक को देने का प्रस्ताव किया था। यह स्पष्ट है कि पट्टाबद्ध क्षेत्र का प्रयोग करने वाले तृतीय पक्षकार से मूल पट्टाधारक कुछ प्रभार उद्ग्रहीत करेगा। उस विशिष्ट समय पर यह स्पष्ट नहीं था कि क्या पट्टाबद्ध याडें में मूल पट्टाधारक द्वारा प्रदत्त सेवाएं एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत अभिविहंकित सेवाओं में शामिल हैं तथा क्या मूल पट्टाधारक एमपीटी अधिनियम के उपबंध के तहत प्राधिकृत सेवा प्रदायक के रूप में अर्हक है। जेएनपीटी को सलाह दी गई (11 अगस्त, 2003 के आदेश का पैराग्राफ 9(vi) थी कि वह इस मुद्दे की आगे जांच करे तथा यदि इस मामले में एमपीटी अधिनियम की धारा 42 में निर्धारित शर्तें पूरी होती हैं तो पत्तन के निजी याडें में प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन मूल पट्टाधारक द्वारा उद्ग्रहणीय प्रशुल्क के लिए उपयुक्त उच्चतम सीमा दरों के नियतन का प्रस्ताव करेगा। हमें अभी तक जेएनपीटी से इस बारे में कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है। कृपया, मामले की वर्तमान प्रास्थिति निर्दिष्ट करें।

चूंकि, इसमें भूमियों का पट्टा शामिल है, इसे एमपीटी अधिनियम की धारा 34 के अंतर्गत शामिल किया जाएगा।

(xiii) जेएनपीटी हमें प्रस्तुत किए गए (किए जाने वाले) अपने मसौदा दरों के मान में यह कथन करते हुए एक शर्त शामिल करने पर विचार करे कि जब जेएनपीटी पर आरोप्य कारणों से पत्तन द्वारा कंटेनर की सुपुर्दगी नहीं की जाती है, तो कोई भंडारण प्रभार संदेय नहीं होंगे। इस संबंध में संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.15 का अवलोकन करें।

टीएएमपी का सुझाव स्वीकार्य है।

7. लागत विवरण (समुद्री) :

प्रचालनात्मक आय

कृपया, विद्याराधीन सभी वर्षों के लिए यान टर्मिनल प्रयोग के वास्तविक/अनुमानित जीआरटी तथा यानों की वास्तविक/अनुमानित संख्या प्रस्तुत करें।

ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं।

(i) प्रचालनात्मक व्यय

सामग्री की खपत के लिए अनुमानित आय के संदर्भ में, वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित 51% की वृद्धि का औचित्य बताएं। इसी प्रकार, वर्ष

सामग्री खपत के आंकड़ों को अब संशोधित किया गया है।

2005-06 तथा 2006-07 की तुलना में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान व्यय अनुमानों में 20% की वृद्धि का औचित्य इन वर्षों के लिए यातायात अनुमानों का अंदाज़ में लेते हुए बताया है।

(iii) कृपया, वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 की तुलना में 2006-07 तथा 2007-08 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय में 20% वृद्धि का औचित्य बताएं।

मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय को भी संशोधित किया गया है।

(क) द्रष्टु निर्माण कार्य, तलकर्मण, कर्मचारों के लिए मानव व्यवस्था तथा पत्तन यानों के लिए मानव व्यवस्था के संबंध में अनुमानित व्यय में वार्षिक मूल्यवृद्धि के संदर्भ में, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संगत मदों के अनुमानित व्यय पर वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए व्यय के अनुमानों हेतु 4.1% के मूल्यवृद्धि कारक को प्रयोज्य किया है, जबकि संगत मदों के लिए वर्ष 2005-06 के अनुमानित व्यय में वर्ष 2004-05 के लिए संगत वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 6% से 63% की सीमा में वृद्धि दर्शाई गई है। यह दौड़बाज़ा जाता है कि अनुमानित व्यय संश्लेषित प्रयुक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुरूप होना चाहिए। लागत विवरण में तदनुसार संशोधन करें।

वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए अनुमान बजट के अनुसार तैयार किए जाते हैं, जबकि व्ययों का पुनर्संगत अनुमान लगाया जाता है। अगले दो वर्षों के लिए अनुमान आवश्यकता को ध्यान में रखकर लगाए गए हैं तथा बल्क मूल्य सूचकांक पर आधारित हैं। व्यय विभिन्न कारकों पर निर्भर होता है तथा केवल मुद्रास्फीति दर पर नहीं।

(ख) जेएनपीटी ने लागत विवरण में कर्मचारी आर्थिक के लिए पृथक व्यय अनुमानित किया है। ऐसा होने से, कर्मचारों के लिए मानव व्यवस्था तथा पत्तन यानों के लिए मानव व्यवस्था हेतु वास्तविक/ अनुमानित व्यय की आवश्यकता स्पष्ट नहीं है।

पत्तन यान परियोजना चरण पर अधिप्राप्त किए गए थे, किन्तु तकनीकी रूप से अर्हक कार्मिकों के लिए यह स्वीकृत नहीं किए गए थे। अतः, प्रचालन एवं जनशक्ति का वितरित किया जाता था। दिगत वर्षों में नौवहन संचालन में वृद्धि के कारण, पत्तन यानों की प्रमात्रा में वृद्धि की जानी आवश्यक है।

(ग) लागत विवरण में तलकर्मण के लिए वार्षिक व्यय वास्तविक/अनुमानित व्यय अनुरक्षण तलकर्मण व्यय माना गया है। कृपया पुष्टि करें। इसके अतिरिक्त तलकर्मण व्यय वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2004-05 में लागत अनुमानित व्यय तथा वर्ष 2004-05 की तुलना में इस व्यय में वर्ष 2005-06 के लिए 6.4% की ओर मूल्यवृद्धि की गई है। कृपया स्पष्ट करें।

यह पुष्टि की जाती है कि लागत विवरणों में दर्शित तलकर्मण व्यय अनुरक्षण तलकर्मण है।

तलकर्मण व्यय नाद की प्रमात्रा तथा इंजन कीमतों पर निर्भर है।

अनुमान में मूल्यवृद्धि डीसीआई के साथ कक्षर में मूल्यवृद्धि खंड के अनुसार है।

(iv) विविध व्यय के अंतर्गत लांचों पर अनुमानित व्यय की पृथक प्रसिद्धि की स्पष्ट करें। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय लगभग 77% अधिक है। इस संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय का जेएनपीटी द्वारा औचित्य बताया जाना आवश्यक है।

विविध व्ययों के अंतर्गत लांचों पर व्यय किराए पर लेने के प्रभार हैं। अनुमानित वृद्धि उच्च गति लांचों का किराए पर लेने के कारण है।

(v) विविध व्यय के अंतर्गत दर्शित लांचों पर वास्तविक, अनुमानित व्यय का स्वरूप स्पष्ट नहीं है। कृपया, लांचों पर ऐसे व्यय की पुष्टि तैयार करें। वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में इस संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए विचारित लगभग 77% की मूल्यवृद्धि का औचित्य बताएं।

इन आंकड़ों को अब संशोधित किया गया है।

(vi) इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी द्वारा डूबती अशुद्ध परचम (पैराग्राफ 11(iii)(ख) के अगले संशोधन में संगत लागत विवरण प्रस्तुत करने के लिए दी गई ध्यानबद्धता के आधार पर बहुप्रयोजन गोदी (बीबी 04) पर यथा प्रयोज्य स्थली तथा पत्तन यान गोदिया एवं पत्तन यान जेट्टी के लिए गोदी किराया प्रभारों को भ्राने दिनांक 11 अगस्त 2003 के आदेश द्वारा अनुमोदित कर दिया था। कृपया, उधारे प्रभारों की

पूजी लागत में अन्यथा एनएचपीटी के लिए पृथक लागत ब्योरे उपलब्ध नहीं है। वर्तमान गोदी को किराए पर लेना जारी रहेगा।

- पत्तन यान गोदी तथा पत्तन यान जेट्टी में गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए लागत व्योरे प्रस्तुत करें तथा तदनुसार एक पृथक गोदी किराए का प्रस्ताव प्रस्तुत करें ।
- (vii) जेएनपीटी हमें प्रस्तुत किए गए (किए जाने वाले) अपने मसौदा दरों के मान में यह कथन करते हुए एक शर्त शामिल कर सकता है कि पत्तन उपकरण के खराब होने या बिजली बंद होने अथवा जेएनपीटी पर आरोप्य किसी कारण से गोदी पर मजबूरीवश निष्क्रिय खड़े यान की अवधि के लिए कोई गोदी किराया प्रभार संदेय नहीं होंगे । इस संबंध में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.2 का अवलोकन करें ।
- (x) पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की विद्यमान अनुसूची में छः स्लैब हैं । यह अनुसूची तीन स्लैबों में निर्धारित की जाए, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 में निर्धारित किया गया है । ऐसा करते समय, विद्यमान प्रशुल्क संरचना तथा प्रभारों के यौक्तिकीकृत स्लैबों पर वित्तीय निहितार्थों को दर्शाते हुए एक प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत करें ।
8. **लागत विवरण (संपदा) :**
प्रचालनात्मक आय
- (i) (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने मार्च, 2004 में महापत्तन न्यास (मुखई तथा कोलकाता को छोड़कर) के लिए भू-नीति की घोषणा की थी । जेएनपीटी ने मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति के अनुसार विद्यमान संपदा संबद्ध प्रभारों की समीक्षा सूचित नहीं की है । कृपया, स्पष्ट करें ।
- (ii) (क) वर्ष 2005-06 के लिए भूमि से किराए तथा भवन से किराए के रूप में अनुमानित आय वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में निम्नतर है । कृपया, आय में कमी को स्पष्ट करें ।
- (ख) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए अनुमानित भवन संबंधी किराया आय वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक आय से निम्नतर है । कृपया, स्पष्ट करें ।
- प्रचालन व्यय**
कृपया, वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय के अनुमानन के लिए अनुप्रयुक्त 20% की वार्षिक मूल्यवृद्धि का औचित्य बताएं ।
- अन्य मुद्दे**
- (i) विश्व बैंक से ऋण पर व्याज के भुगतान के संबंध में वर्तमान स्थिति निर्दिष्ट करें ।
- (ii) दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों की माफी के संदर्भ में, जेएनपीटी को (दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश का पैराग्राफ 11(XLii)) सलाह दी गई थी कि वह इस मामले की पृथक रूप से जांच करे तथा इसके प्रयोक्ताओं के परामर्श से एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे । ऐसा नहीं किया गया है ।
- (iii) जेएनपीटी द्वारा आवधिक प्रतिशत वृद्धि निर्धारित करने के बजाए सीआईडीसीओ/एमआईडीसी जल प्रभारों के आधार पर जल प्रभारों का संशोधन निर्धारित किया जाना था
- हम टीएएमपी के साथ सहमत हैं ।
- चूंकि, यानों का औसत जीआरटी 20000 से 25000 के बीच भिन्न-भिन्न है, प्रभाव के बहुत अधिक होने की आशा नहीं है ।
- इसकी अभी जांच की जा रही है । पत्तन ने सीआईडीसीओ से अध्ययन करने का अनुरोध किया है । इसके प्राप्त होने पर प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा ।
- यह मार्ग छोड़ने के लिए प्रभारों में परिवर्तन के कारण है। वाहन निर्यातकों ने भी जेएनपीटी में क्षेत्र को खाली कर दिया है ।
- सीमाशुल्क जैसे कुछ पक्षकारों ने परिसर को खाली कर दिया है ।
- भवनों तथा सड़कों की मरम्मत में पर्याप्त वृद्धि होने की संभावना है ।
- भारत सरकार ने 10% प्रतिवर्ष की दर से व्याज दर नियत की है । पत्तन ने ऋण की पूर्व अदायगी की अनुमति मांगी है ।
- यदि, दंडात्मक-गोदी किराया प्रभार प्रयोक्ता के दोष के कारण नहीं है तो उनका उद्ग्रहण नहीं किया जाता । यदि उनका उद्ग्रहण किया जाता है, तो अभ्यावेदन एवं मामले के गुणावगुण के आधार पर प्रभारों का प्रतिदाय कर दिया जाता है ।
- संपदा प्रभारों की समीक्षा करने पर इनकी समीक्षा की जाएगी।

(दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश का पैराग्राफ 11(xLvi))। सीआईडीसीओ/एमआईडीसी जल प्रमारों के आधार पर जेएमपीटी जल प्रमारों में संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

- (iv) जेएमपीटी को यह सलाह भी दी गई थी कि वह सामान्य प्रयोजन आधार पर निजी प्रहस्तन उपकरण उथली गोदी में संस्थापित करने के प्रयोक्ताओं के प्रस्ताव की जांच करे तथा एक उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करे (दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश का पैराग्राफ 11(viii))। कृपया, इस संबंध में वर्तमान स्थिति निर्दिष्ट करें।

चूंकि, एक लघुतर अवधि के लिए क्रेनों को किराए पर लेना एक अव्यवहार्य प्रस्ताव प्रतीत होता है। जेएमपीटी का इरादा मुख्य गोदी के लिए नई क्रेनें लेने तथा अवशिष्ट जीवन वाली पुरानी क्रेनें एसडब्ल्यूबी को अंतरित करने का है। इसके दृष्टिगत, इस संबंध में कार्रवाई शुरू नहीं की गई है।

6.3) दिनांक 14 नवम्बर, 2005 के हमारे अनुरोध के प्रत्युत्तर में जेएमपीटी ने 4 मार्च, 2006 के अपने पत्र के तहत अपनी दरों के मान का सौदा प्रस्तुत किया है।

7.1. संदर्भाधीन मामले में एक संयुक्त सुनवाई 13 जनवरी, 2006 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई। जेएमपीटी तथा प्रयोक्ताओं के प्रस्तुतीकरण रिकॉर्ड में शामिल किए गए।

7.2. मनसा ने जेएमपीटी के कंटेनर यातायात अनुमानों का विश्लेषण दर्शाते हुए संयुक्त सुनवाई में एक दस्तावेज प्रस्तुत किया। इस दस्तावेज की एक प्रति जेएमपीटी को उसकी अभ्युक्तियों हेतु हमारे दिनांक 17 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा दी गई।

7.3. जेएमपीटी के प्रशुल्क प्रस्ताव तथा तदनंतर जेएमपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों में काफी कमियां थी तथा कुछ मुद्दे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप नहीं थे। इसलिए, और संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयानुसार, जेएमपीटी से दिनांक 17 जनवरी, 2006 के हमारे पत्र के तहत अपेक्षित विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। जेएमपीटी ने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के अपने पत्र के तहत उत्तर दिया। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा जेएमपीटी के उत्तरों का सारांश नीचे दिया गया है :-

क्रम क्र० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

जेएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर

1. जेएमपीटी से अनुरोध है कि वह संयुक्त सुनवाई में मनसा द्वारा प्रस्तुत जेएमपीटी के कंटेनर यातायात अनुमानों के विश्लेषण के संबंध में अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, प्रस्तुत करे।

हम मनसा द्वारा किए गए कंटेनर यातायात अनुमान से सहमत नहीं हैं। उन्होंने दर्शाया है कि 2004-05 में 2.438 मिलियन टीईयू का प्रहस्तन किया गया है, जबकि जेएमपीटी ने 2004-05 में 2.371 मिलियन टीईयू का प्रहस्तन किया है। 2005-06 में, मनसा ने 3.028 मिलियन टीईयू का अनुमान लगाया है, किन्तु जेएमपीटी ने दिसम्बर, 2005 तक 1.962 मिलियन टीईयू का प्रहस्तन किया है। अतः जेएमपीटी का 2.546 मिलियन टीईयू का अनुमान युक्तिसंगत प्रतीत होता है।

जेएमपीटी द्वारा जीटीआईपीएल के आरंभ से 2.6 मिलियन टीईयू के प्रहस्तन की आशा है। वर्ष 2007-08 में वृद्धि 15.38% (3 मिलियन टीईयू) है तथा 2008-09 में 10% (3.3 मिलियन टीईयू) है।

2. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.1.3 के संदर्भ में वर्ष 2002-03 से आरंभ विगत प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण करें। जेएमपीटी अंतर, यदि कोई हो, के कारण निर्दिष्ट करते हुए ऐसा विश्लेषण प्रस्तुत करे।

पुनः अनुरोध है कि विगत वर्षों के विश्लेषण पर जोर न दिया जाए। एनएसआईसीटी से भिन्न, जेएमपीटी को कभी भी पूर्ववर्ती यातायात अनुमान के आधार पर प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क वृद्धि प्रदान नहीं की गई थी। यह मात्र एक पोस्टमार्टम एवं अनुत्पादक क्रिया है। इसके अतिरिक्त, टीएएमपी के पास सभी आकड़े विद्यमान हैं।

3. बीओटी प्रचालनों से प्राप्त/प्राप्त बीओटी गोदी एवं पट्टा किराओं की वीआरसी आय को प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ आय माना जाएगा। जेएमपीटी संबंधित कार्यकलापों के अंतर्गत ऐसी आय पर विचार करते हुए आशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करें।

जैसाकि टीएएमपी द्वारा वांछित है, बीओटी प्रचालकों से वीआरसी आय एवं पट्टा किराओं को प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजनार्थ आय माना गया है तथा आशोधित लागत विवरण प्रस्तुत हैं। नियोजित, पूंजी को भी शामिल किया गया है।

बुनियादी ढांचे के भावी विकास के लिए संपूर्ण बीओटी आय अलग रखने का जेएमपीटी का अनुरोध प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। यदि, जेएमपीटी द्वारा इसके मामले में कोई

जेएमपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ वीआरसी को शामिल न करने तथा रॉयल्टी/राजस्व अंश के समान संव्यवहृत करने के लिए मंत्रालय के साथ संपर्क किया है।

छूट प्राप्त करना वांछित है तो वह सरकार द्वारा घोषित प्रशुल्क नीति से विपथन हेतु सरकार का अनुमोदन प्राप्त करे।

टीएमपी से अनुरोध है कि वह हमारे यान संबंधित प्रभारों के बारे में कोई निर्णय लेने से पूर्व मंत्रालय के निदेशों की प्रतीक्षा करे।

संशोधित लागत विवरणों के संबंध में यह उल्लेख करना संगत है कि जीटीआईपीएल ने अपने टर्मिनल में जेएनपीटी द्वारा अनुमानित यातायात से उच्चतर यातायात का अनुमान लगाया है। उस सीमा तक जेएनपीटी में यातायात कम हो जाता है।

(टीईयू)

	जेएनपीटी द्वारा अनुमान	जीटीआई द्वारा अनुमान	अंतर
2006-07	400000	411600	11600
2007-08	800000	930000	130000
2008-09	1000000	1105000	105000

जेएनपीटी में यातायात में सद्दश कमी को शामिल करते हुए संशोधित लागत विवरण सलग्न है। तथापि, यातायात में यह कमी केवल अस्थायी है तथा आने वाले वर्षों में इसमें वृद्धि होने की संभावना है।

4. जेएनपीटी एस्क्रो खाते में वास्तविक/अनुमानित सघन तथा पूंजीव्यय को पूरा करने के लिए ऐसे खातों से प्रत्याशित आहरणों के वर्षवार ब्योरे प्रस्तुत करे।

(लाख रुपए)

विवरण	पूर्वानुमान			
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
एनएसआईसीटी रॉयल्टी	6946.88	10228.13	13404.00	17460.00
बीपीसीएल रॉयल्टी	872.00	994.40	1001.00	1137.50
जीटीआईपीएल राजस्व अंश		3799.39	8584.63	10200.01
जोड़	7818.88	15021.91	22989.63	28797.51

बुनियादी ढांचे के विकास पर व्यय

(लाख रुपए)

2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	जोड़
150	1550	82800	89425	173925

5. जैसाकि संगत प्रशुल्क कार्यवाही में आश्वासन दिया गया था, जेएनपीटी अपनी उथली तथा पत्तन यान गोदियों के साथ-साथ पत्तन यान जेट्टी के लिए प्रशुल्क का औचित्य बताने के लिए समस्त संगत लागत ब्योरों को प्रस्तुत करे।

उथला जल बर्थ (एसडब्ल्यूबी) के लिए पूंजी लागत के अलावा पृथक लागत ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं। जेएनपीटी का इरादा एसडब्ल्यूबी में सुविधाओं को यंत्रीकृत करने का है। अतः वर्तमान में एसडब्ल्यूबी में मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखा जा सकता है।

6. बीपीसीएल जेट्टी में प्रशुल्क के संदर्भ में जेएनपीटी बीओटी प्रचालक के साथ उनकी प्रचालन लागत के आधार पर उनके लिए पृथक दरें नियत करने का मुद्दा उठाने के लिए सहमत है।

जेएनपीटी ने टीएमपी से संपर्क करने के लिए पहले ही मामले को बीपीसीएल के साथ उठाया है।

7. जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने हाल ही में निष्पादित बीओटी व्यवस्था के अंतर्गत अपने सीएफएस का निजीकरण किया है। इसने आगे बताया है कि इसने बीओटी प्रचालक को एक वर्ष की अवधि के लिए विद्यमान प्रशुल्क प्रभारित करने

जेएनपीटी ने पहले ही मामले को सीएफएस प्रचालक के साथ उठाया है। चूंकि, सीएफएस प्रचालक नया है, नई दरों के नियत होने तक विद्यमान टीएमपी अनुमोदित दरों का अनुसरण करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है।

की अनुमति दे दी है, जिसके पश्चात् वह दरों के निर्धारण के लिए टीएएमपी से संपर्क करेगा। जब यह इंगत किया गया कि जेएनपीटी को बीओटी प्रचालकों के साथ कोई प्रशुल्क व्यवस्था करने का प्राधिकार नहीं है, पत्तन बीओटी प्रचालकों को अपने द्वारा दिए गए प्राधिकार में संशोधन करने तथा उसे प्रशुल्क नियतन हेतु टीएएमपी से संपर्क करने की सलाह देने के लिए सहमत हो गया है।

8. जेएनपीटी निम्नलिखित प्रस्तुत करे :-

(i) अनुमानित शुल्क बल्क (तरल को छोड़कर) यातायात/ सामान्य कार्गो के मदवार ब्योरे।

(ii) रुकने के समय के विश्लेषण सहित 20', 40', स्क्वोर, आईसीडी यातायात, यानांतरण इत्यादि के विस्तृत ब्योरे।

(iii) निम्नलिखित के संबंध में अनुमानित आय के अनुमानन हेतु ब्योरेवार परिकलन :-

(क) कंटेनर प्रहस्तन

(ख) शुष्क बल्क

(i) बल्क यातायात केवल अवशिष्ट स्वरूप का है। इसमें मुख्यतः सीमेंट शामिल है। वर्ष 2008-09 में आय केवल 58 लाख रुपए है, जो महत्वपूर्ण नहीं है।

(ii) तथा (iii) वर्ष 2004-05 के लिए हमारे द्वारा पूर्व में दिए गए कंटेनर यातायात के ब्योरे के पैटर्न के भावी वर्षों में जारी रहने की संभावना है।

रुकने के समय के संबंध में वर्ष 2005-06 से आय में वस्तुतः कमी हुई है।

यह उल्लेखनीय है कि आयात कंटेनरों के रुकने के समय में कमी मुख्यतः निम्न कारकों के कारण है :-

(क) विभिन्न आईसीडी की ओर जाने वाले कंटेनर रेल ट्रैकों के लिए नामनिर्दिष्ट यार्डों में स्टैक किए जाते हैं।

(ख) विभिन्न सीएफएस की ओर जाने वाले कंटेनर पीओसी आयात यार्ड के सामने सीएफएस के अनुसार नामनिर्दिष्ट यार्डों में स्टैक किए जाते हैं।

(ग) वर्ष 2004-05 के दौरान 12 नए आरटीवाईजीसी की संस्थापना तथा आरंभ के कारण कुछ पुराने तथा 2 नए आरटीवाईजीसी को पीओसी आयात यार्ड में अवस्थित किया जा रहा है, जिससे आरटीवाईजीसी द्वारा आयात कंटेनरों की सुपुर्दगी एवं आयात यार्डों में रीव स्टैकरों को हटाना आरंभ हुआ है। इससे आयात कंटेनरों की शीघ्र निकासी एवं आयात यार्ड में स्टैकिंग क्षमता वर्धन सुकर हुआ है।

कंटेनर आय के ब्योरेवार परिकलन के संबंध में संगत लागत विवरण के अनुसरण से पता चलेगा कि आय निरंतर कमाधिक स्थित है। गिरावट रुकने के समय में कमी तथा तटीय कार्गो के संबंध में टीएएमपी के आदेश के क्रियान्वयन के कारण है। यह दर्शाता है कि अनुमान यथार्थवादी तथा विगत उत्पाद मिश्र पर आधारित है।

9. जेएनपीटी निम्न के सदर्थ में ब्योरे प्रस्तुत करे :-

(i) वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के प्रत्येक वर्ष के लिए आईएसपीएस पर 300 लाख रुपए का परिकल्पित नया निवेश।

(ii) ऐसे निवेश के कारण उपार्जित होने वाले उत्पादकता सुधार/प्रचालन लागत में कमी इत्यादि को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए प्रहस्तन उपकरणों, प्लवमान यानों इत्यादि के लिए वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 में परिकल्पित नए निवेश।

(i) आईएसपीएस कोड में संभावित नया निवेश निम्न प्रकार है:-

क्र०सं०	विवरण	लाख रुपए
(क)	आपदा आंकड़ा प्राप्ति	160
(ख)	सीसीटीवी	70
(ग)	स्टील लाइट खंबे	5
(घ)	पोर्टा केबिन	13
(ङ)	वीटीएम को एआईएस, जीपीएस तथा वीएचएफ एंटीना की आपूर्ति	54

(ii) नए निवेशों के ब्योरे पहले ही दिए जा चुके हैं।

8.1 इस दौरान, अध्यक्ष (जेएनपीटी) ने सचिव (नौवहन) को संबोधित तथा हमें पृष्ठांकित दिनांक 27 जनवरी, 2006 के अपने पत्र द्वारा सरकार से अनुरोध किया है कि वह जहां तक विचाराधीन इसके प्रशुल्क प्रस्ताव के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया संबंधी व्यवहार का संबंध है, प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों से संबंधित नीति-निर्देश की समीक्षा करे तथा बीओटी गोदियों में आने वाले यानों पर उद्ग्रहणीय यान संबंधित आय को बीओटी प्रचालकों से प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के समतुल्य माने।

8.2. उक्त मामले पर हमें अपनी टिप्पणियां देने का अनुरोध करने वाले दिनांक 14 फरवरी, 2006 के मंत्रालय के पत्र के प्रत्युत्तर में हमने दिनांक 17 फरवरी, 2006 के पत्र के तहत अपनी अभ्युक्तियां मंत्रालय को भेज दी थीं। मंत्रालय को प्रस्तुत मुख्य अभ्युक्तियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के संदर्भ में, किसी भूस्वामी पत्तन द्वारा प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का कम से कम 50% किसी एस्को खाते में अनुरक्षित किया जाएगा, जिसका प्रयोग बुनियादी ढांचा सुविधाओं के सृजन या आधुनिकीकरण के लिए किया जाएगा। इस प्रकार अंतर्गत राशि को प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के लिए पत्तन न्यास का वर्तमान राजस्व नहीं माना जाएगा। निजीकरण के कारण पत्तन के लेखों में किन्हीं अन्य प्राप्तियों को आय से अलग रखने के लिए अलग नहीं किया गया है। राजस्व हिस्से/रॉयल्टी को विशेष संव्यवहार देने का तर्क संभवतः इस तथ्य के कारण है कि यह पत्तन द्वारा प्रदत्त किसी विशिष्ट सेवा से सीधे संबंधित नहीं है, बल्कि किसी स्थापित स्थान में व्यवसाय करने का अधिकार प्रदान करने के लिए संग्रहित शुल्क के स्वरूप में अधिक है।
- (ii) निजी प्रचालकों को भूमि तथा भूमि संबंधी सुविधाओं के प्रचालन का अधिकार प्रदान किया गया है, जबकि निजी टर्मिनल में आने वाले यानों सहित सभी यानों को प्रदत्त सेवाओं का नियंत्रण भूस्वामी पत्तनों के पास प्रतिधारित है। भूस्वामी पत्तनों द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए वीआरसी नियत है।
- (iii) चूंकि, जेएनपीटी समस्त यान संबंधित सेवाएं उपलब्ध कराता है, जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क गोदी के स्थान को ध्यान में रखे बिना सभी यानों पर प्रयोज्य है। वीआरसी के लिए टर्मिनल आधारित दृष्टिकोण के बारे में जेएनपीटी का तर्क बिल्कुल भी संगत नहीं है।
- (iv) नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में संगत कार्यकलाप से जेएनपीटी को होने वाली संपूर्ण आय को शामिल किया जाएगा तथा ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए जेएनपीटी द्वारा उपगत समस्त पूंजी एवं प्रचालन लागत के लिए लेख में लिया जाएगा।
- (v) वीआरसी की भांति, निजी प्रचालक को पट्टे पर दी गई भूमि से पट्टा किराए को भी प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पत्तन न्यास की आय माना जाएगा।
- (vi) विद्यमान प्रशुल्क निर्धारण सिद्धांतों में किसी परिवर्तन को सभी महापत्तन न्यासों में एकसमान लागू किया जाएगा तथा परिवर्तन, यदि कोई हो, पूर्ववर्ती नीति दिशानिर्देशों के आंशिक अधिक्रमण में 'हटाने' पत्तन न्यास, 1963 की धारा 111 के अनुसार किए जाएंगे।

8.3. मंत्रालय ने संदर्भाधीन मामले पर चर्चा करने के लिए 28 मार्च, 2006 को नई दिल्ली में एक बैठक का आयोजन किया। बैठक में हमारे विचारों को दोहराया गया।

8.4. तत्पश्चात एवं दिनांक 24 अप्रैल, 2006 के मंत्रालय के पत्र के संदर्भ में, जिसमें आगे और टिप्पणियां मांगी गई थीं, हमने दिनांक 19 मई, 2006 के अपने पत्र के तहत दिनांक 17 फरवरी, 2006 के हमारे पत्र में संसूचित विचारों को दोहराया है।

9.1. जब मामला चल रहा था, जेएनपीटी ने जेएनपीटी द्वारा उच्चतर क्षमता वाले ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराए पर लेने के प्रस्ताव के आधार पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए उपकरणों के किराए हेतु अनुमानित व्यय में उर्ध्वमुखी वृद्धि पर विचार करने के लिए दिनांक 31 मई, 2006 के अपने पत्र के तहत लागत विवरणों में संशोधन किया था। यह सूचित की गई इस सांविधिक अपेक्षा के दृष्टिगत बताया गया है कि वाहनों को अपने पंजीकृत सकल वाहन भार और भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय में दिनांक 9 नवम्बर, 2005 की 2003 की रिट याचिका (ग) सं० 136 के आधार पर भार वहन करना चाहिए। इसके अलावा, वर्तमान संविदा के अंतर्गत संचालित सभी ट्रैक्टर ट्रेलर 35.20 टन के सकल वाहन भार के लिए पंजीकृत हैं, जो केवल 22 टन (लगभग) का पे-लोड संवाहित करने में सक्षम हैं, यह बदले में केवल 22 टन तक भरे 1x20' कंटेनर का संवहन करने के लिए ही उपयुक्त है। अतः पत्तन 2x20' भार वाले कंटेनरों के प्रहस्तन करने में कठिनाई महसूस कर रही है। पत्तन के पास उपलब्ध संसाधनों का प्रभावी उपयोग करने तथा उत्पादकता में सुधार करने के लिए भरे हुए 2x20' कंटेनरों के संवहन के लिए उपयुक्त ट्रैक्टर ट्रेलरों का नियोजन करने की आवश्यकता है। अतः आरटीओ द्वारा वर्तमान में अनुमत अधिकतम सकल वाहन भार वाले ट्रैक्टर ट्रेलर किराए पर लेना आवश्यक है।

पत्तन अब उच्चतर क्षमता ट्रैक्टर ट्रेलरों के लिए एक निविदा जारी कर रही है। ऊपर प्रस्तावित उच्चतर क्षमता ट्रैक्टर ट्रेलरों का नियोजन ऐसे ट्रैक्टर ट्रेलरों की उच्चतर पूंजी लागत के कारण ट्रैक्टर ट्रेलरों के किराए के लिए अनुमानित व्यय की वृद्धि में परिणामी होगा। 106/- रुपए प्रति टीईयू की वर्तमान औसत की तुलना में प्रति टीईयू कंटेनर प्रहस्तन के लिए अनुमानित दर 196/- रुपए प्रति टीईयू बैठती है। अतिरिक्त भार लगभग 90 रुपए प्रति टीईयू है, जिसे लागत विवरणों में शामिल किया जाना होगा।

9.2. वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लगभग 3 करोड़ रुपये की लक्ष्यमुखी वृद्धि के साथ उपकरणों के किराए में अपने आरंभिक अनुमानित व्यय में आशोधन करते हुए, जेएनपीटी ने राष्ट्रीय लागत विवरण 31 मई 2006 को प्रस्तुत किए। नियोजित पूंजी पर आय के परचात अनुमानित कूल कटेनर तथा अन्य बलक यातायात, सुविधा अर्द्ध-वाटा स्थिति नीचे दर्शाई गई है :-

(लाख रुपये)

क्र.सं०	यातायात	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1.	प्रीमियम	10,38,424	11,38,868	13,38,982	8,88,400	8,70,000	9,95,000
2.	अन्य बलक (मिटर)	11,14,000	5,19,000	5,91,000	6,51,000	6,00,000	2,00,000
3.	गलत	83,000	58,000	24,651	27,113	-	-
4.	विवरण अधिशेष/कटेनर						
5.	क. कलक प्रहस्तन एवं भंडारण	(1237.02)	(1759.34)	(2367.14)	(2179.33)	(2378.97)	(2311.45)
6.	ख. कटेनर प्रहस्तन तथा भंडारण	9291.92	8610.95	7730.44	4093.30	3472.32	2965.50
7.	ग. अन्य	(1583.71)	(1013.82)	(895.79)	(263.71)	162.62	399.28
8.	घ. समुद्री कार्य	10036.82	7820.44	5574.31	3372.80	3089.33	9759.25
9.	विद्यमान प्रशुल्क पर पत्तन का समग्र निवल अधिशेष/वाटा	13509.81	13457.42	10041.81	(2562.52)	(2599.33)	(14636.92)
10.	विद्यमान प्रशुल्क का प्रचलनात्मक आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/वाटा	23.05%	24.54%	18.12%	(5.48%)	(5.47%)	(27.66%)

9.3. किराए का अनुमान लगा है, जेएनपीटी का विद्यमान कटेनर संबंधित प्रभावों में 10% की वृद्धि करने का है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों के अनुसार हमारे द्वारा संशुद्धि की गई कटेनर कार्यकलाप की वित्तीय/लागत स्थिति के प्रतिफल के रूप में जेएनपीटी संबंधित प्रभावों में आई वृद्धि का अनुमान लगाया नहीं गया। दूसरी ओर, इन संबंधित कार्यकलाप में संशोधित अधिशेष प्रभाव का अनुमान लगाया है।

9.4. नियोजित प्रशुल्क दिशानिर्देशों ने यह निर्धारित है कि यह प्राधिकरण विद्यमान प्रशुल्क निर्धारण के समय निर्धारित किए गए अनुमानों के अंतर्गत में निर्धारित प्रशुल्क वृद्धि अथवा अंत में महापत्तन के वित्तीय/लागत स्थिति तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे। हमारे द्वारा किए गए विश्लेषण दर्शाते हैं कि जो वर्ष 2002-03 से 2003-04 की अवधि के दौरान 48.98 करोड़ रुपये के अनुमानित निवल अधिशेष की तुलना में चार वर्षों (2004-05) से 2006-07 की अवधि के दौरान आरओपीटी के प्रभाव जेएनपीटी ने 609.64 करोड़ रुपये का कुल निवल अधिशेष अर्जित किया होता। 609.64 करोड़ रुपये के 50% को जेएनपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करते समय समायोजित/प्रतिशुद्धित किया जाना अपेक्षित है, जैसा कि संशोधित प्रभाव 48.98 के दंड 2.13 में निर्धारित है।

10.1. इस प्राधिकरण ने 26 जून 2006 को आयोजित अपनी बैठक में इस मामले पर विचार किया। कटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में अधिशेष स्थिति के महानजर, विद्यमान कटेनर संबंधित प्रभावों में वृद्धि के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव निरस्त किए जाने का पात्र है। चूंकि, विद्यमान संगत प्रभावों में इन संबंधित कार्यकलाप में कमी किया जाना वांछित था, इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी को वित्तीय/लागत विवरणों में किए गए संतुलनों पर अपनी निष्पत्ति प्रस्तुत करने का अवसर देने तथा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए नवीन दलों के इन की क्रियाओं को जेएनपीटी की जानकारी में लाने का निर्णय किया।

10.2. तदनुसार, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए जेएनपीटी के वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए जेएनपीटी के लागत विवरण जेएनपीटी को उसकी अभ्युक्तियों हेतु हमारे दिनांक 2 अगस्त 2006 के पत्र द्वारा उपलब्ध कराए गए। जेएनपीटी ने दिनांक 25 अगस्त 2006 के अपने पत्र के तहत उत्तर दिया है तथा निम्नलिखित सामान्य अभ्युक्तियों की हैं :-

- हम दोहराते हैं कि सरकार की अतिरिक्त राशि प्राप्त होने तक बीओटी आय को विवर में नहीं लिया जाना चाहिए। प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल आधार पर किया जाना तथा भूस्वामी कार्यकलाप के कारण उत्पन्न होने वाली किसी आय का प्रयोग टर्मिनल प्रशुल्क के निर्धारण के लिए न किया जाना।
- विगत अंककों, जो आने वाले वर्षों में ही विवर प्रस्तुत नहीं करते, के आधार पर धर्म का संतुलित नहीं किया जा सकता जेएनपीटी समुद्रीकरण के तर्ज को स्वीकार नहीं करता, जिसे संपूर्ण प्रशुल्क प्रस्ताव पर प्रयोज्य किया गया है।
- विगत अधिशेष के समायोजन के लिए वर्ष 2002-03 से भूतलक्षी प्रभाव से वर्ष 2005 में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को प्रयोज्य करना बिल्कुल भी स्वीकार्य नहीं है। नवी अनुप्रयोग के लिए भी जेएनपीटी के विचार पहले ही संसूचित किए जा चुके हैं।
- जेएनपीटी ने भावी यातायात अनुमान का समान करने के लिए क्षमताओं का सृजन करने एवं समुद्र तटीय बुनियादी ढांचे में जेएनपीटी को हटाने की दृष्टि से नौवहन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित राष्ट्रीय समुद्री विकास परियोजना के अनुसार भारी पैमाने पर

पूँजीनिवेश की परिकल्पना की है। पत्तन के 20 वर्ष भी पूरे हो रहे हैं तथा परियोजना चरण के दौरान खरीदे गए अधिकांश उपकरणों का आर्थिक जीवनवृत्त पूरा हो रहा है तथा उन्हें प्रतिस्थापित किया जाना आवश्यक है। यह उल्लेख करना भी संगत है कि यदि 100% बीओटी आय को भी दांचागत प्रारक्षित निधि को अंतरित कर दिया जाता है, तब भी वह पत्तन द्वारा परिकल्पित 2/3(दो-तिहाई) आवश्यकता के लिए पर्याप्त नहीं होगी। वर्ष 2011-2012 तक चरण-I एवं चरण-II के अंतर्गत एनडीएमपी में यथा परिकल्पित वर्षवार पूँजीव्यय निम्न प्रकार है :-

2006-07	70 करोड़
2007-08	681 करोड़
2008-09	783 करोड़
2009-10	100 करोड़
2010-11	शून्य
2011-12	172 करोड़
जोड़	1786 करोड़

अगले 5 वर्षों में इतने बड़े पूँजीव्यय के लिए भारी संसाधन संग्रहण की आवश्यकता है, जिसपर अत्यधिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, यदि प्रशुल्क वृद्धि के हमारे प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया जाता। अतः हमारा अनुरोध है कि हमारे प्रस्ताव पर विचार करते समय इस बात को ध्यान में रखा जाए।

(ड) यहां यह भी उल्लेखनीय है कि भारी तलकषण परियोजना का अनुमोदन वर्तमान प्रशुल्क के आधार पर किया गया है तथा इसमें किसी भी कटौती से परियोजना की व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है। तलकषण परियोजना की वर्तमान समय अनुसूची के अनुसार, निविदा को अधिकतम दिसम्बर, 2006 के अंत तक अंतिम रूप दे दिया जाएगा। उस समय तक हम परियोजना की किफायतों तथा साथ ही निधि अपेक्षा को जानने में संमर्थ हो जाएंगे। राष्ट्रीय महत्व की इस परियोजना के क्रियाव्ययन की तात्कालिकता पर अत्यधिक जोर दिए जाने की आवश्यकता नहीं है। अतः एक बार निविदाएं प्राप्त होने तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा संविदा प्रदान संबंधी निर्णय लिए जाने के पश्चात हमारे प्रस्ताव पर निर्णय लेना समुचित होगा। अन्य प्रमुख संबंधी सरकार के हालिया आदेशों के अनुसार यदि व्यवहार्यता का सुनिश्चयन नहीं होता है, तो ऐसी परियोजना अग्रसर नहीं की जानी चाहिए।

(च) द्वितीय दशाओं में सुधार लाने के उद्देश्य से, पत्तन ने भारत सरकार के उच्च लागत ऋण का पूर्व भुगतान कर दिया है, जिसके पुनर्भुगतान का पूँजीव्यय हेतु संसाधन संग्रहण पर दबाव पड़ेगा।

जेएनपीटी को संसूचित विश्लेषण तथा जेएनपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सरणीबद्ध किया गया है :-

क्र०सं०	हमारे प्रश्न	जेएनपीटी का उत्तर
1.	वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए समग्र पत्तन (जेएनपीटी के निष्पादन का विश्लेषण)	
1.	प्रचालनात्मक आय जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए 43.50 रुपए/ अमरीकी डॉलर की विनिमय दर तथा 2006-07 से आगे की अवधि के लिए 43 रुपए/अमरीकी डॉलर की विनिमय दर यान संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए प्रयोज्य की है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित यान संबंधित आय इस मामले को अंतिम रूप देते समय प्रवृत्त विनिमय दर पर निर्भर होगी।	विनिमय दर में हालिया विगत में घटबद थी और वर्तमान में भी इसमें उतार-चढ़ाव होने की संभावना है तथा अगले तीन वर्षों के लिए अनुमान लगाते समय एक संरक्षणात्मक अनुमान लगाया जाना अपेक्षित है। मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रवृत्त विनिमय दर पर विचार करना सही नहीं है। विगत तीन वर्षों के लिए औसत विनिमय दर पर निर्भर करना समुचित होगा।
2.	वित्त एवं विविध आय तथा वित्त एवं विविध व्यय (i) जेएनपीटी ने लेखों में वित्त एवं विविध आय के अंतर्गत दर्ज किए गए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) में कमी के लिए जुर्माने से प्राप्त आय को विचार में नहीं लिया है। इस आय को विश्लेषण में विचार में लिया गया है। (ii) जेएनपीटी ने वित्त एवं विविध आय तथा वित्त एवं विविध व्यय में अतिथिगृह एवं गैस अभिकरण से संबंधित आय को	एमजीटी में कमी के लिए जुर्माने को विचार में नहीं लिया गया है, क्योंकि उन्हें वसूल नहीं किया जा रहा है। इसकी अतिरिक्त, जेएनपीटी पर संशोधित दिसाभिर्देशों के अनुसार, एमजीटी के इस मान पर कार्यवाही पूँजी के लिए विचार में नहीं लिया गया है। आय को विचार में लेते समय सक्षम प्रवृत्तियों को नियोजित रूपों के लिए विचार में ले लेना सही नहीं है। प्रशुल्क नियतन के प्रवर्धन से उपार्जित आधार पर एमजीटी पर विचार करना पत्तन की वित्तीय स्थिति को गंभीर रूप से प्रभावित करेगा। इस

शामिल नहीं किया है। लेखों में दर्ज इन दो मदों की आय तथा व्यय को इस प्रक्रिया में विचार में लिया गया है।

केवल बिल बना रहे हैं तथा इनका भुगतान नहीं कर रहे हैं। बिल भी संविदात्मक शर्तों के अनुपालन में दिए जा रहे हैं। एएस-9 में भी यह शर्त रखी गई है कि अंततः समग्र वसूली वाली आय को मान्य नहीं किया जाना चाहिए। हम सशक्त रूप से महसूस करते हैं कि इस आय को शामिल नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि अंततः इसे बढ़ते खाते डालना पड़ेगा।

प्रबंधन उपरिचय का आवंटन

वर्ष 2005-06 के लिए आवंटित प्रबंधन उपरिचय वर्ष 2004-05 के लिए संगत वास्तविक उपरिचय से लगभग 21% उच्चतर है। जेएनपीटी ने बताया है कि यह वृद्धि सुरक्षा तथा पीएमसी के व्ययों में वृद्धि के कारण है। तथापि यह पाया गया है कि पत्तन ने कंटेनर कार्यकलाप के लिए संगत लागत विवरण में पीपीडी, स्टोर्स/पीएमसी तथा अन्य के अंतर्गत पीएमसी व्यय का पृथक लेखाकरण किया है। इसलिए, वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित प्रबंधन उपरिचय आधार के रूप में वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्ययों को लेते हुए 6.5% के मूल्यवृद्धि कारक को प्रयोज्य करते हुए संतुलित किए गए हैं।

जैसाकि पहले सूचित किया जा चुका है, प्रबंधन उपरिचयों में वृद्धि सुरक्षा तथा पीएमसी के कारण है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005-06 में सीआईएसएफ की संख्या 336 से बढ़कर 392 कर दी गई है तथा इसमें 151 और कार्मिकों की वृद्धि होने की सम्भावना है। लागत विवरणों में पृथक रूप से दर्शित पीएमसी व्यय सीधे उस कार्यकलाप अर्थात् कंटेनर आयोजना एवं बिलिंग से संबंधित है। तथापि, प्रबंधन उपरिचयों में पीएमसी व्यय लेखाकरण, वेतन नामावली पर कार्यवाई, इंटरनेट, इंट्रानेट, नेटवर्किंग संबंधित व्ययों के लिए है। वर्धित यंत्रीकरण व्यय वृद्धि में परिणामी हुआ है अतः 6.5% का वृद्धि कारक प्रयोज्य करना सही नहीं है।

नियोजित पूंजी

वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी के स्तरों में वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार दर्शित नियत परिसंपत्तियों के नियत स्तरों के मूल्य तथा 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत नियोजित पूंजी परिणतियों में 4057 लाख रुपए का अंतर है। यह अंतर अस्पष्ट बना हुआ है। वर्ष 2005-06 के लिए नियत परिसंपत्तियों के निवेश व्ययों के मूल्य को वार्षिक लेखों की स्थिति दर्शाने के लिए आशेषित किया गया है।

नियोजित पूंजी में 4057 लाख रुपए का अंतर बीओटी प्रचालक को सौंपे गए शेडों के कारण है, जिनमें निम्न नियत परिसंपत्तियों के नीचे तुलनपत्र में पृथक प्रकट किया गया है।

निगत अधिशेष का सभायोजन

जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए 48.98 करोड़ रुपए का अनुमानित निगत अधिशेष की तुलना में 2002-03 से 2005-06 तक की 4 वर्षों की अवधि के दौरान शरणागति के पश्चात् 609.34 करोड़ रुपए का कुल निम्न अधिशेष अर्जित किया होगा। जैसाकि संशोधित प्रयुक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में निर्धारित है, जेएनपीटी का प्रयुक्त निर्वहण करते समय 609.34 करोड़ रुपए के 50% को प्रतिरंतुलित किया जाना अपेक्षित है। तदनुसार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रत्येक कार्यकलाप की संशोधित प्रयोज्यतात्मक आय के अनुपात में सभी कार्यकलापों के लागत विवरणों में 304.82 करोड़ रुपए की राशि प्रतिरंतुलित की गई है।

हम दोहराते हैं कि सरकार की उद्दिष्ट प्राप्त होने तक बीओटी आय को विचार में नहीं लिया जाना चाहिए। प्रयुक्त का निर्धारण टर्मिनल आधार पर किया जाए तथा भूस्थायी कार्यकलाप के कारण उत्पन्न होने वाली किसी भी आय को टर्मिनल प्रयुक्त के निर्धारण के लिए प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए।

वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए समग्र पत्तन

आवंटित प्रबंधन उपरिचय

वर्ष 2005-06 तथा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए आधार के रूप में वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक वास्तविक उपरिचयों को लेते हुए वर्ष 2005-06 के लिए 6.5% का मूल्यवृद्धि कारक प्रयोज्य करके तथा आधार के रूप में वर्ष 2005-06 के लिए संतुलित आंकड़े लेते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 4.5% प्रत्येक पर अनुमानित प्रबंधन उपरिचयों को संतुलित किया गया है।

जैसाकि पहले ही ऊपर बताया गया है, लागत विवरण में पृथक दर्शाए गए पीएमसी व्यय उस कार्यकलाप अर्थात् कंटेनर आयोजना एवं बिलिंग से सीधे संबंधित व्यय हैं। तथापि, प्रबंधन उपरिचयों में पीएमसी व्यय लेखाकरण, वेतन नामावली पर कार्यवाई, इंटरनेट, इंट्रानेट, नेटवर्किंग संबंधित व्ययों के लिए हैं। वर्धित यंत्रीकरण व्यय वृद्धि में परिणामी हुआ है।

2. वित्त एवं विविध आय

(i) जेएनपीटी ने केवल नीलामी बिक्री से आय तथा लाघ पास से आय को विचार में लिया है। वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय 513.30 लाख रुपए परिकलित की गई है, जिसमें संशोधित अनुमान 2006-07 के अनुसार निवेशों पर ब्याज शामिल नहीं है।

(ii) 513.30 लाख रुपए के इस आंकड़े को वर्ष 2006-07 के लिए तथा अनुवर्ती दो वर्षों 2007-08 तथा 2008-09 के लिए विचार में लिया गया है।

3. वित्त एवं विविध व्यय

इसी प्रकार, जेएनपीटी ने केवल लाघ किराए, भविष्य निधि, पेंशन तथा उपदान संबंधी व्यय को विचार में लिया है। ऋण पर ब्याज को छोड़कर बजट अनुमान (2006-07) के अनुसार अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय पर वर्ष 2006-07 के लिए विचार किया गया है तथा इसी अनुमानित राशि को अगले दो वर्षों (2007-08 तथा 2008-09) के लिए विचार में लिया गया है।

लाघ पास, गैस एजेंसी इत्यादि को छोड़कर इस शीर्ष के अंतर्गत आय की कोई युक्तिसंगत निश्चितता नहीं है। इसके महत्वपूर्ण न होने के कारण इसे छोड़ा जा सकता है। यह आश्चर्यजनक है कि कर्मचारी अग्रिम पर ब्याज को भी विचार में लिया गया है। चूंकि, अतिथिगृह से आय केवल हमारे प्रचालनों की आनुषंगिक है, इसलिए परिवर्तनीय स्वरूप की होने के कारण उसे विचार में नहीं लिया जाना चाहिए।

यह प्रतीत होता है कि टीएएमपी व्यय पूर्वानुमान/विचार के लिए आधार परिवर्तन द्वारा आरओसीई को बढ़ाने का प्रयास कर रहा है। यह पाया गया है कि कोई एकसमान दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया है। कुछ व्ययों के लिए यह वास्तविक व्यय है तथा अन्य व्ययों के लिए यह बजटीय आंकड़े हैं। यह इस तथ्य से देखा जा सकता है कि 2002-03 से परिसंपत्तियां निवेशों पर हानि के लिए प्रावधान को विचार में नहीं लिया गया है, जबकि परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ को विचार में लिया गया है। परिसंपत्तियों की बिक्री/निवेश पर हानि को विचार में न लेने का तर्काधार समझ में नहीं आता है।

4. नियोजित पूंजी

(i) वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखे 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार नियत परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का मूल्य 78418.43 लाख रुपए दर्शाते हैं। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत नियोजित पूंजी परिकलन 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार नियत परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक 82,475.75 लाख रुपए दर्शाते हैं। वार्षिक लेखों में दर्शित आंकड़े तथा लागत विवरणों के बीच 4057 लाख रुपए का अंतर है। यह अंतर अस्पष्ट बना हुआ है। लागत विवरण में दर्शित वर्ष 2005-06 के लिए निवल ब्लॉक के मूल्य को वार्षिक लेखों में दर्शित निवल ब्लॉक का मूल्य दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है। कुल आंकड़े को संशोधित करते समय, 4057 लाख रुपए के अंतर को नियत परिसंपत्तियों के आरंभिक निवल ब्लॉक के अनुपात में सभी कार्यकलापों में समायोजित किया गया है।

नियोजित पूंजी में अंतर के संबंध में कृपया ऊपर मद सं० 1(4) को देखें।

(ii) जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपकरण के अधिग्रहण के लिए वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए पूंजी परिव्यय का अनुमान लगाया है, जब वर्ष 2006-07 तथा 2008-09 के लिए अनुमानित यातायात लगभग 20% से 30% निम्नतर है। पत्तन ने बताया है कि यह प्रस्ताव दीर्घावधिक दृष्टिकोण लेते हुए तथा क्षमताओं के लिए आयोजना हेतु अनुमानित यातायात से 30% अधिक के स्तर पर नियोजित पूंजी के आलोक में किया गया है। पत्तन ने इन अतिरिक्त उपकरणों के अधिग्रहण के लिए प्रदत्त अनुमोदन से संबंधित कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

(iii) आईएसपीएस के लिए वर्ष 2005-06 में 50 लाख रुपए का पूंजी परिव्यय तथा वर्ष 2006-07 में 250 लाख रुपए का पूंजी परिव्यय कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित किया गया है। यह निवेश पत्तन में आने वाले सभी यानों के लिए अनिवार्य आवश्यकता प्रतीत होता है तथा केवल मात्र जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए नहीं। अतः संबंधित प्रचालनात्मक आय के आधार पर कंटेनर कार्यकलाप तथा

आईएसपीएस पर व्यय के संबंध में यह स्पष्ट नहीं है कि आय किए प्रकार समुद्री कंटेनर कार्यकलापों के लिए व्यय के संविभाजन का आधार हो सकती है। प्रत्येक निजी टर्मिनल अपनी आंतरिक सुरक्षा के लिए व्यय उपगत कर रहा है, यद्यपि प्रमुखतः समग्र सुरक्षा के लिए व्यय पत्तन उपगत कर रहा है।

समुद्री कार्यकलाप के लिए 300 लाख रुपए का निवेश संविभाजित किया गया है।

(iv) जेएनपीटी ने रेल ट्रैक दोहराकरण के लिए वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान प्रत्येक वर्ष 1500 लाख रुपए का पूंजी परिव्यय अनुमानित किया है। जेएनपीटी द्वारा यह सिद्ध नहीं किया गया है कि रेल ट्रैक के दोहराकरण से प्रत्युत्पन्न लाभ केवल जेएनपीटी में संचालित कंटेनरों तक ही सीमित होंगे। चूंकि, रेल ट्रैक दोहराकरण बुनियादी ढांचे का विकास है, 3000 लाख रुपए के परिकल्पित पूंजी परिव्यय को एस्को खाते से पूरा किया जाना चाहिए। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 1500 लाख रुपए के प्रस्तावित पूंजी परिव्यय को विचार में नहीं लिया गया है।

(v) पत्तन ने वर्ष 2008-09 के लिए 80,000 लाख रुपए की राशि की भारी तलकषण परियोजना की परिकल्पना की है। इस संबंध में सरकार की स्वीकृति की प्रति, जो कथित रूप से जेएनपीटी के 6 जनवरी, 2006 के पत्र के साथ संलग्न की गई है, प्राप्त नहीं हुई है। कृपया, सरकारी स्वीकृति की एक प्रति प्रस्तुत करें। एमबीपीटी ने अपने 10 जुलाई, 2006 के पत्र संख्या एफए/एसीसी/190-ए/ 6096 द्वारा अन्य बातों के अलावा यह सूचित किया है कि यह जेएनपीटी के सहयोग से जलमार्ग को गहरा करने की परियोजना में भागीदारी कर रही है और इस संबंध में 10,000 लाख रुपए के निवेश की वचनबद्धता की है। अतः एमबीपीटी द्वारा वचनबद्ध 10,000 लाख रुपए के समंजन के पश्चात् लागत विवरणी में सिर्फ 70,000 लाख रुपए की राशि पर विचार किया जा सकता है।

(vi) जेएनपीटी ने 668.42 लाख रुपए की परिसंपत्तियों की पहचान की है, जो प्रत्यक्षतः व्यवसाय से संबंधित नहीं हैं, जिनमें विद्यालय भवन और अस्पताल के उपकरणों की कीमत शामिल है। यह पहचान वर्ष 2005-06 के लिए संचयन कार्यकलापों से संबंधित नियत परिसंपत्तियों के निवल बलों के अधिशेष मूल्य के संदर्भ में की गई है। जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए इन परिसंपत्तियों की मूल्यहासित कीमत स्पष्ट रूप से प्रस्तुत नहीं की है। इन परिसंपत्तियों की मूल्यहासित कीमत की अनुपस्थिति में 668.42 लाख रुपए के अधिशेष मूल्य पर संशोधित दिशानिर्देशों की धारा 2.9.7 की तर्ज पर 7.40% की जोखिम मुक्त दर पर आरओसीई की अनुमति होगी। तथापि, यह नोट किया जाए कि अस्पताल के भवन को भी व्यवसाय संबंधी प्रहस्तनयों की श्रेणी में शामिल किए जाने की जरूरत है। अतएव, तदर्थ आधार पर 10 करोड़ रुपए की राशि के अस्पताल के भवन की कीमत और 7.40% की जोखिम मुक्त व्याज दर पर आरओसीई की अनुमति है।

(vii) पत्तन द्वारा अनुमानित कार्यशील पूंजी अनुमान संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार कम कर दिए गए हैं।

2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए रेल ट्रैक दोहराकरण के लिए 1500 लाख रुपए का अनुमान पत्तन क्षेत्र के भीतर अतिरिक्त रेल ट्रैकों के वर्धन के लिए है। चूंकि, आयोजित भारी पूंजीव्यय ढांचागत प्रारक्षित राशि के विनियोजन से अधिक हो जाएगा, इन व्ययों पर पृथक विचार किया जाना होगा।

भारी तलकषण परियोजना के बारे में वित्तपोषण पद्धति को मंत्रालय के साथ परामर्श से अभी निश्चित किया जाना है। अंतिम निर्णय होने पर एमबीपीटी से अंशदान, यदि कोई हो, टीएएमपी को सूचित किया जा सकता है।

जैसाकि पहले ही सूचित किया जा चुका है कि विद्यालय के भवनों का निर्माण मुख्यतया अपने कर्मचारियों को शैक्षणिक सुविधाओं के लिए प्रावधान हेतु किया जाता है और इसे व्यवसाय परिसंपत्तियों की श्रेणी में शामिल किया जा सकता है।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं की गई हैं।

III. बल्क प्रहस्तन कार्यकलाप

प्रचालन खर्च

मूल्यहास को छोड़कर प्रचालन खर्च के कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में कर्मचारियों की पुनः तैनाती के बाद भी प्रति वर्ष

यद्यपि, बल्क टर्मिनल बीओटी प्रचालक को सौंप दिया गया है, बल्क कार्यकलाप उथले जल की गोदी (एरंडबन्गुबी) में किया गया है। उथले

300 लाख रुपए से अधिक के स्तर पर बने रहने का अनुमान है। यह भी कि इस पत्तन ने स्थूल टर्मिनल कार्य प्रचालन बंद कर दिए हैं; इसने गोदी बीओटी प्रचालक को सौंप दी है और पत्तन ने सभी स्थूल मंडारण सुविधाएं भी बीओटी प्रचालक को सौंप दी हैं। इसे देखते हुए, 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानित व्यय न्यायोचित प्रतीत नहीं होता। तथापि, 2006-07 से 2008-09 वर्षों के लिए 'कर्मचारी पारिश्रमिक' और 'अन्य सामान्य व्यय' को वर्ष 2005-06 को आधार मानते हुए संबंधित अनुमानित प्रचालन खर्च में 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए कम कर दिया गया है।

IV. कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप

(i) प्रचालन खर्च

'मरम्मत और रख-रखाव' तथा 'सामग्री की खपत' पर अनुमानित खर्च में पूर्ववर्ती दो वर्षों के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 2005-06 से 2008-09 वर्षों के लिए भारी वृद्धि दर्शायी गई है। जबकि 2006-07 से 2008-09 के वर्षों में यातायात घटने की संभावना है, अनुमानित व्यय में वृद्धि न्यायोचित प्रतीत नहीं होती है। जेएनपीटी ने पूर्वानुमानित व्यय परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। परिकलन की अनुपस्थिति में व्यय अनुमान वर्ष 2004-05 को आधार मानते हुए वास्तविक आंकड़ों को हिसाब में लेकर वर्ष 2005-06 और 2006-07 से 2008-09 की अवधि के लिए संगत वृद्धि कारक लागू करके कम किया गया है।

जल गोदी से संबंधित पूरे व्यय को बल्क कार्यकलाप में दर्शाया गया है। तथापि, ध्यान दिया जा सकता है कि एसडब्ल्यूबी में कंटेनर प्रहस्तन से आय कंटेनर कार्यकलाप में मानी जाती है। चूंकि, कंटेनर और बल्क माल दोनों एसडब्ल्यूबी में प्रहस्तन किए जाते हैं और माल का प्रत्येक प्रकार का हिस्सा अनिश्चित है, इस पर सारे व्यय को बल्क कार्यकलाप के अंतर्गत दर्शाया जाता है। समयोपरि प्रोत्साहन आदि सहित कुल कर्मचारी पारिश्रमिक लगभग 15% प्रतिवर्ष के हिसाब से बढ़ रहा है, इसलिए कर्मचारी पारिश्रमिक के लिए 4.5% वृद्धि लागू करना सही नहीं है।

मरम्मत और रख-रखाव तथा सामग्री की खपत पर अनुमानित व्यय में वृद्धि पट्टे पर ली गई क्रेनों को खरीदने के कारण है। पट्टा अवधि के पूरा होने के बाद क्रेन खरीदने व इन क्रेनों की मरम्मत व रख-रखाव में काफी वृद्धि होगी। इसलिए, 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वृद्धि की सामान्य प्रतिशतता लागू करना उचित नहीं होगा। जेएनपीटी ने निम्नलिखित उपस्कर पट्टे पर लिए हैं :-

रेल माउंटेड क्वे क्रेन	:	3 नग
रबर टायर्ड गैट्री क्रेन	:	6 नग
रेल माउंटेड गैट्री क्रेन	:	2 नग

ली गई/ली जाने वाली क्रेनों के ब्योरे निम्नानुसार हैं :

क्रेन	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
आरएमक्यूसी-3	-	1	2	-
आरटीजीसी-6	3	-	3	-
आरएमजीसी-2	-	1	-	1

(ii) उपस्कर किराए पर लेना

जेएनपीटी ने आरंभ में अपने 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा कंटेनर प्रहस्तन हेतु लागत विवरणियों में किराए पर उपस्कर लेने के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 21.00 करोड़ रुपए, 20.56 करोड़ रुपए और 23.52 करोड़ रुपए दर्शाया है। विशेष रूप से ये अनुमान वर्ष 2005-06 के लिए 27 करोड़ रुपए के अनुमान की तुलना में कम थे। तदनंतर, इस कथित वैधानिक अपेक्षा के दृष्टिगत कि वाहन अपने पंजीकृत सकल वाहन भार के अनुसार वजन ढोएं, जेएनपीटी द्वारा उच्च क्षमता के ट्रैक्टर ट्रैलरों को प्रस्तावित किराए पर लेने के आधार पर 2006-07 से 2008-09 के वर्षों के लिए लगभग 8 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की उर्व्यगामी वृद्धि के इन अनुमानों को जेएनपीटी ने अपने 31 मई, 2006 के पत्र संख्या जेएनपी-एफआईएन/06 द्वारा संशोधित किया है। इस परिप्रेक्ष्य में कृपया, इसके 3 फरवरी, 2006 और 31 मई, 2006 के पत्रों के संदर्भ में उत्पन्न निम्नलिखित बिंदु प्रस्तुत/स्पष्ट करें। जेएनपीटी द्वारा उच्च क्षमता के ट्रैक्टर ट्रैलरों को किराए पर लेने की यथास्थिति प्रस्तुत करें और अनुमान अद्यतन होने चाहिए। जेएनपीटी से अपेक्षित ब्योरों की प्राप्ति के लंबित रहते, इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र में प्रस्तुत अनुमानों को माना गया है।

जेएनपीटी द्वारा ट्रैक्टर के यूनिट मूल्य के बारे में एक निजी पार्टी से पेशकश की प्रति प्रस्तुत करने के सिवाए कोई कतिपय टिप्पणियां नहीं की गई हैं।

जेएनपीटी का दिनांक 3 फरवरी, 2006 का पत्र

(क) उपस्करों के किराया प्रमारों में निर्मित ट्रैक्टर ट्रैलर्स हेतु किराया प्रमारों के संघटक को स्पष्ट रूप से ज्ञात हुए 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानित संघटकों के पूर्व प्रस्तावित किराया प्रमारों हेतु परिकलन ।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणीया प्रस्तुत नहीं की गई।

(ख) वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों और 2006-07 के अनुमान की तुलना में वर्ष 2006-07 और 2008-09 के लिए अनुमानों के घटे हुए स्तर के कारण ।

जेएनपीटी का दिनांक 31 मई, 2006 का पत्र

जेएनपीटी के दिनांक 31 मई, 2006 के पत्र के दायर दे, अंतर्गत हमें अत्रोहित लागत पत्र के संदर्भ में कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/प्रस्तुत करें :

(क) एक ट्रैक्टर ट्रैलर के लिए 50 लाख रुपए की पूंजीगत लागत का दस्तावेजी साक्ष्य ।

ट्रैक्टर ट्रैलर की पूंजीगत लागत का दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत है।

(ख) विद्यमान ट्रैक्टर/ट्रैलर्स के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में 5% 'मरम्मत और रख-रखाव' लागत के अनुमान का आधार ।

(ग) कथित रूप से लागत पत्र के साथ संलग्न की गई 3.12 लाख रुपए की अनुमानित कर्मचारी लागत के धार 161 मिले हैं ।

(घ) जेएनपीटी ने प्रत्येक ट्रैक्टर ट्रैलर प्रतिवर्ष 13200 टैईयू मानवशक्ति के परिवहन की लागत का अनुमान किया है । एक ट्रैक्टर ट्रैलर 40,765 रुपए की अनुमानित राशि का दस्तावेज प्रस्तुत करें ।

(ङ) कृपया, प्रति ट्रैक्टर ट्रैलर 8228/- रुपए की प्रस्तावित स्थल तक मानवशक्ति के परिवहन की लागत का परिकलन प्रस्तुत करें । इस संदर्भ में, प्रत्येक ट्रैक्टर ट्रैलर के प्रवाहन हेतु 3 शिफ्टों में मानवशक्ति के परिवहन की लागत और मानवशक्ति के परिवहन की लागत (स्थल पर) में अलग-अलग अनुमान (लागत पत्र के 'ड' और 'च' पर) प्रस्तावित करने का कारण प्रस्तुत करें ।

कोई विशिष्ट टिप्पणीया प्रस्तुत नहीं की गई है ।

(च) पर्यवेक्षण लागत (लागत पत्र की मद 'ज') के अनुमान गलती प्रतीत होती है ।

(छ) जेएनपीटी ने लागत पत्र में माना है कि प्रतिवर्ष 13200 टैईयू ट्रैक्टर ट्रैलर किराया पर लिए जाने हैं और प्रत्येक ट्रैक्टर ट्रैलर प्रतिवर्ष 13200 टैईयू का प्रहस्तन करेगा । इसे देखते हुए, 105 ट्रैक्टर ट्रैलरों द्वारा प्रहस्तन किए गए कुल टैईयू वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 0.88 मिलियन टैईयू, 0.87 मिलियन टैईयू और 0.86 मिलियन टैईयू के अनुमानित दस्तावेज को कुल में क्रमशः 1.39 मिलियन टैईयू प्रतिवर्ष देते हैं । इसलिए, अनुमानित मानवशक्ति किराया हमें 105 अनुमानित दस्तावेज के संदर्भ में न्यायोचित होने की प्रतीत है ।

(iii) **कर्मचारी पारिश्रमिक**

जेएनपीटी ने बल्क कार्यकलाप से कर्मचारियों की पुनः तैनाती और वेतनों में सामान्य वृद्धि के आधार पर वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 2005-06 में वृद्धि लगभग 25% अनुमानित की है और वर्ष 2005-06 के अनुमान की तुलना में वर्ष 2006-07 के अनुमान में वृद्धि 8% है। परंतु, बल्क कार्यकलाप की लागत विवरणी अभी भी कर्मचारी पारिश्रमिक में अनुमानित व्यय दर्शाती है। कंटेनर कार्यकलाप हेतु अनुमानित कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि वास्तविक अर्थों में वर्ष 2004-05 हेतु वास्तविक की तुलना में 2005-06 हेतु बल्क कार्यकलाप में कर्मचारी पारिश्रमिक में अनुमानित व्यय में कमी के अनुरूप दिखाई नहीं देती है। वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए संगत वृद्धि कारक लागू करके 2005-06 के अनुमान और 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानों को कम किया गया है।

(iii) कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

(iv) **कानूनी और व्यावसायिक प्रभार**

वर्ष 2005-06 के अनुमानों पर 4.5% का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान कम कर दिए गए हैं।

(v) **मूल्यहास**

पत्तन रेलवे से संबंधित मूल्यहास, जिन्हें प्रचालन और रख-रखाव हेतु भारतीय रेलवे को अंतरित कर दिया गया था, जेएनपीटी द्वारा यथापुष्ट कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के तहत दिखाया जा रहा है। रेलवे परिसंपत्तियों पर मूल्यहास आंकड़ा वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए 121.46 लाख रुपए के एकसमान स्तर पर बढ़ा हुआ दिखाई देता है। इस 121.46 लाख रुपए के आंकड़े को वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानित मूल्यहास से हटा दिया गया है।

रेलवे परिसंपत्तियां सतत पट्टे पर रेलवे को अंतरित की जाती हैं, जिनका स्वामित्व जेएनपीटी के पास रहता है। प्रचालन और अनुरक्षण भारतीय रेलवे द्वारा किया जा रहा है। चूंकि, जेएनपीटी परिसंपत्तियों का मालिक है, प्रभारित मूल्यहास, सही नहीं है।

(vi) **इंजीनियरी सेवाएं**

वर्ष 2005-06 हेतु इंजीनियरी सेवाओं के लिए अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के लिए संगत वास्तविक व्यय का लगभग 160% है। वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों में वृद्धि का कारण बढ़ा हुआ रख-रखाव कार्य और कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि बताया जाता है। जब लागत विवरणी में 'कर्मचारी पारिश्रमिक' के लिए पहले ही लागत का घटक है, यह स्पष्ट नहीं है कि इंजीनियरी सेवाएं देते हुए लागत में कर्मचारी पारिश्रमिक में वृद्धि को क्यों हिसाब में लिया गया है। रख-रखाव कार्य में वृद्धि के संबंध में जेएनपीटी द्वारा दिया गया विवरण समुचित रूप से इंजीनियरी सेवाएं देने की लागत में वृद्धि का स्पष्टीकरण नहीं देता है। अतएव, आधार के रूप में 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों को आधार मान कर हिसाब में लेते हुए संगत वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2005-06 और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक का अनुमानित व्यय कम किया गया है।

इंजीनियरी सेवा समर्थक कार्यकलाप है, जिसका व्यय मुख्य कार्यकलापों के लिए पुनर्विनियोजित किया जाता है। इसलिए, उस कार्यकलाप का कर्मचारी पारिश्रमिक प्रत्यक्ष रूप से मुख्य कार्यकलाप में नहीं दिखाया जाता है।

(vii) **पीपीडी भंडार/पीएमसी व अन्य**

(क) वर्ष 2005-06 का अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 6 गुना है। अनुमानित कंटेनर यातायात और आधार के रूप में 2004-05 के वास्तविक व्यय को आधार मान कर हिसाब में लेते हुए संगत वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2005-06 के अनुमान और 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान कम किए गए हैं।

पीपीडी व्यय में वृद्धि मुख्यतया सड़कों की मरम्मत और रख-रखाव के कारण है, जिसमें आवधिक रखरखाव के अलावा बढ़ते हुए यातायात के कारण वृद्धि हुई है।

(ख) इस खाते में समूचा व्यय पत्तन द्वारा इस आधार पर कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए आवंटित किया जाता है कि कम्प्यूटर प्रणाली मुख्यतया कंटेनर कार्यकलाप के लिए है। जबकि यह सत्य हो सकता है, भंडारों का व्यय और अन्य मदों पर व्यय अन्य कार्यकलापों के लिए भी आवंटित करना होगा। अतएव, अनुमानित व्यय की यह मद संबंधित कार्यकलापों के अनुमानित प्रचालन व्यय के अनुपात में सभी कार्यकलापों को आवंटित की जाती है।

जैसाकि पहले ही ऊपर स्पष्ट किया गया है, लागत विवरणियों में अलग से दर्शाए गए पीएमसी खर्च वे खर्च हैं, जो कंटेनर कार्यकलाप अर्थात् कंटेनर नियोजन और बिलिंग से सीधे जुड़े हैं। तथापि, प्रबंधन उपरिव्यय में पीएमसी खर्च लेखाकरण, पे-रोल संबंधी कार्यवाही, इंटरनेट, इट्रानेट, नेटवर्क संबंधी खर्च के लिए हैं। प्रबंधन के अतिरिक्त खर्चों को विभिन्न कार्यकलापों के लिए पहले ही आवंटित किया जा चुका है। इसलिए, कंटेनर कार्यकलाप के प्रत्यक्ष खर्चों को अन्य कार्यकलापों में आवंटित करना ठीक नहीं है।

- (viii) जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र में प्रस्तुत कंटेनर प्रहस्तन लागत विवरणी में 2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी की तुलनात्मक स्थिति और जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र में प्रस्तुत कंटेनर प्रहस्तन लागत विवरणी वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 3 करोड़ रुपए, 5.38 करोड़ रुपए और लगभग 7.77 करोड़ रुपए की वृद्धि दर्शाती है। कृपया, जेएनपीटी के दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में अतिरिक्त विचाराणीय मूल्य सहित परिसंपत्तियों की मदों की सूची बनाएं।

हमारे रिकार्डों के अनुसार 6.1.2006 और 3.2.2006 को प्रस्तुत लागत विवरणियों में कंटेनर कार्यकलाप के लिए नियोजित पूंजी एक ही है, जिस पर शुल्क संगणन के प्रयोजनार्थ विचार किया जा सकता है।

यह समझ में नहीं आता कि वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 3 करोड़ रुपए, 5.38 करोड़ रुपए और 7.77 करोड़ रुपए का अंतर कैसे हो गया। कृपया, इसकी समीक्षा करें।

V समुद्री कार्यकलाप

(i) यातायात

लागत विवरण में सूचित और आय गणना हेतु परिकलन पत्रक में प्रस्तुत पोतों की संख्या और पोतों के जीआरटी में अंतर है। परिकलन पत्रक में प्रस्तुत आंकड़ों पर विचार किया गया है।

जीआरटी का संगत परिकलन और पोतों की संख्या प्रस्तुत हैं।

(ii) प्रचालन आय

परिकलन पत्रक में प्रस्तुत स्थिति पर विचार किया गया और लागत विवरणी में सूचित प्रचालन आय को परिकलन पत्रक के समान रखने के लिए आशोधित किया गया। अनुमानित प्रचालन आय आगे मामले के निपटान के समय विद्यमान मुद्रा विनिमय दर के अनुसार समंजन के अध्याधीन होगी।

इस मामले के निपटान के समय विद्यमान मुद्रा विनिमय दर पर विचार-विमर्श करना सही नहीं है। यह सही होगा कि पिछले तीन वर्षों की औसत दर पर विचार किया जाए।

(iii) प्रचालन लागत

(क) जल के लिए अनुमानित व्यय 2004-2005 के वास्तविक व्यय से 2005-06 में लगभग 38% अधिक है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए अनुमानों को पोत यातायात और अनुमत्त वृद्धि कारक में प्रतिशतता वृद्धि को ध्यान में रखकर कम किया गया है।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

(ख) सामग्री की खपत हेतु अनुमानित व्यय के संदर्भ में पिछले दो वर्षों के वास्तविक व्यय और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों का उच्च स्तर स्पष्ट नहीं है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए आधार के रूप में 2004-05 हेतु वास्तविक व्यय को हिसाब में लेते हुए प्रयोज्य वृद्धि कारक लागू करके अनुमान कम किए गए हैं।

जेएनपीटी द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

(ग) आधार के रूप में वर्ष 2006-07 के अनुमान को आधार मान कर हिसाब में लेते हुए 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित 'मरम्मत और रख-रखाव' हेतु अनुमानित व्यय कम किया गया है।

जैसाकि पहले ही सूचित किया गया है, मरम्मत और रख-रखाव तथा सामग्री के उपयोग में वृद्धि फ्लोटिंग क्रफ्टों के पुराने होने के कारण है।

(घ) वर्ष 2006-07 हेतु टगों को किराए पर लेने/ पायलट लांचों/सुरक्षा के लिए अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के अनुमानित व्यय का लगभग 23 गुना है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के अनुमान भी वर्ष 2003-04 और 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में अधिक हैं। न तो प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों की संख्या में कोई भारी वृद्धि हुई है और न ही पत्तन यानों की प्रचालन लागत में कोई कमी हुई है। आधार के रूप में, वर्ष 2005-06 के अनुमान को हिसाब में लेते हुए 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान कम किए गए हैं।

(ङ) वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित 'अन्य सामान्य खर्च' वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय का लगभग 195% है। तदनंतर तीन वर्षों के अनुमान भी वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में अधिक हैं। ये अनुमान प्रयोज्य वृद्धि कारक लागू करके कम किए गए हैं।

वर्ष 2006-07 से दो नग अतिरिक्त टग और दो नग अतिरिक्त पायलट लांच किराए पर लिए गए हैं। इसलिए, व्यय बढ़ा है। वृद्धि लागू करना ठीक नहीं है।

कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

VI. संपदा कार्यकलाप

1. प्रचालन आय

जेएनपीटी ने टाउनशिप से किराए की अनुमानित आय वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 20.08 लाख रुपए और 21.08 लाख रुपए आंकी है। तथापि, संशोधित अनुमान (2005-06) और बजट अनुमान (2006-07) वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रत्येक वर्ष क्वार्टरों से किराया 95.08 लाख रुपए दर्शाते हैं। वर्ष 2005-06 और 2006-07 हेतु लागत विवरणी में यथा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार किया गया है। तथापि, जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे।

टाउनशिप हेतु किराए के खाते में अंतर कतिपय खाता शीर्षों अर्थात् भवन से किराए और क्वार्टरों से किराए के आवास में मिलने के कारण हुआ है। फिर भी, संपदा कार्यकलाप के अंतर्गत कुल आय में कोई अंतर नहीं है। हम ठोस रूप से महसूस करते हैं कि संपदा कार्यकलाप से अधिशेष को किसी अन्य कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक-सहायता देने में प्रयोग न किया जाए, क्योंकि ज़मीन काफी कम है और संसाधन सीमित हैं। इनसे प्राप्त किराए को केवल विकास प्रयोजन हेतु ही प्रयोग किया जाए।

2. प्रचालन व्यय

(i) वर्ष 2005-06 और 2007-08 तथा 2008-09 में मरम्मत और रख-रखाव खर्च 20% बढ़ना अनुमानित है। व्यय की मद के इस अनुमान को आधार के रूप में वर्ष 2004-05 हेतु मरम्मत और रख-रखाव के वास्तविक व्यय को मानते हुए वर्ष 2005-06 के लिए 6.5% का वृद्धि कारक लागू करके कम किया गया है। इसी प्रकार, आधार के रूप में वर्ष 2005-06 के कम अनुमान मानते हुए 4.5% का वृद्धि कारक प्रयोग करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक का अनुमानित व्यय कम किया गया है।

(ii) लघु निर्माण कार्यों का व्यय 2004-05 के वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 में लगभग 10 गुना बढ़ना अनुमानित है। तदनंतर वर्षों (2006-07 से 2008-09) के लिए अनुमान वर्ष 2005-06 के अनुमान की तुलना में 51% से अधिक बढ़ना अनुमानित है। यदि, वर्ष 2005-06 के अनुमान वास्तविक खर्च से अधिक है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमान जेएनपीटी द्वारा न्यायोचित हैं, तो जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़े स्वीकार कर लिए जाएंगे। अन्यथा, पिछले तीन वर्षों (2003-04 से 2005-06) के लिए व्यय के औसत को 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष हेतु अनुमान के रूप में माना जाएगा।

(iii) आधार के रूप में वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्यय को आधार मान कर लेते हुए प्रयोज्य वृद्धि कारक लागू करके 2005-06 और 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के लिए अनुमानित कर्मचारी पारिश्रमिक कम कर दिया गया है।

कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

(iv) वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय पर 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पोषरोपण हेतु अनुमानित व्यय कम किया गया है।

3. संपदा संबंधी प्रभारों की पुनरीक्षा तब तक नहीं की जाएगी, जब तक जेएनपीटी भारत सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के दृष्टिगत तैयार किए गए संपदा संबंधी प्रभारों की पुनरीक्षा का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं करता है।

11.2. हमारे दिनांक 2 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी को इंगित मसौदा दरों के मान में अपेक्षित परिवर्तनों और इस संबंध में प्राप्त जेएनपीटी के दिनांक 11 सितम्बर, 2006 के पत्र में उल्लिखित प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :-

क्र०सं०	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(i)	अध्याय 1.2 (सामान्य शर्तों) में यह बताते हुए एक टिप्पणी की प्रयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा, को संशोधित शुल्क दिशानिर्देशों की खंड 2.15 के अनुरूप शामिल किया जाएगा।	उचित स्तर से अधिक प्रभारों की प्रयोक्तृता के संबंध में प्रस्ताव है कि मामलों के गुणावगुणों के आधार पर विचार किया जाए। उन मामलों पर सामान्यतया विचार किया जा सकता है, जिनके साथ न्यायोचित अर्थात् पत्तन कार्यचालन प्रभावित करने वाली राष्ट्रव्यापी परिवहन हड़ताल, पत्तन/डॉक यूनियन की हड़ताल, बलात् रूकावट, प्राकृतिक आपदा आदि न्यायोचित दस्तावेज साथ लगे हों। तथापि, इसे खंड संख्या 2.2ए और 2.4 के टिप्पणी की तरह विभिन्न कार्यकलापों के प्रभारों के सामने अंतर्विष्ट किया जाएगा।
(ii)	खंड 1.2 (i) उप-खंडों (ग) और (घ) को इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट मानक खंड की तर्ज पर संशोधित किया जाए	गोदी पर विदेशगामी से तटीय/विलोमतः परिवर्तित पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों पर शुल्क लगाने के बारे में यह प्रस्ताव है कि एक खास यात्रा के दौरान गोदी पर संचालित तटीय विदेशी सामान की मात्रा के अनुपात में बीआरसी प्रभारित हो।
(iii)	भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित शुल्क के रूपांतरण के बारे में खंड 1.2 (iii)(क) के संदर्भ में प्रस्तावित खंड को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 के अनुरूप विनिर्दिष्ट बैंक का चयन करते हुए संशोधित किया जाए।	वर्तमान में जेएनपीटी भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित शुल्क के रूपांतरण के प्रयोजनार्थ भारतीय रिजर्व बैंक से प्राप्त संदर्भ दरें लागू कर रहा है।
(iv)	खंड 1 के उप-खंड 1.2 में प्रस्तावित टिप्पणी (vi)(ख) के बारे में विलंबित भुगतान/वापसी- अदायगियों पर ब्याज को भारतीय स्टेट बैंक की विद्यमान पीएलआर के संदर्भ में अद्यतन किया जाए।	भारतीय स्टेट बैंक की पीएलआर से 2% अधिक दंडात्मक ब्याज दर प्रभारित की जाएगी। चूंकि, पीएलआर परिवर्तनशील है, दरों के मान में एक विशिष्ट दर का उल्लेख किया जा सकता है।
(v)	पायलिटेज एवं टॉवेज पर शुल्क लगाने के प्रस्तावित 3 रत्नबों के संदर्भ में जेएनपीटी कर संरचना के यौक्तिकीकरण के कारण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अलग से राजस्व कटौती प्रस्तुत करे।	जहाजों का अनुमानित प्रक्षेपण विद्यमान पद्धति पर आधारित है, जिसे उपलब्ध मसौदे के भीतर समाविष्ट किया जा सकता है। यह अवलोकित किया गया है कि 30,000 जीआरटी से अधिक के जहाजों की संख्या अधिक नहीं है, इसलिए वर्तमान में विचार न करें। तलकषण के पूरा होने और जीटीआई के संपूर्ण प्रचालन में आने पर यह परिदृश्य बदल सकता है।
(vi)	(क) अनुसूची-2.2 (ए) की विद्यमान टिप्पणी-1 में स्थानांतरण शामिल है। प्रस्तावित टिप्पणी-1 में शब्द 'स्थानांतरण' नहीं है। परंतु, यूनिट दर में कोई समेजन नहीं किया गया है। प्रयोक्ता के अनुरोध पर पोत के स्थानांतरण प्रभारों के बारे में अनुसूची-2.2 (ए) की टिप्पणी-3 (पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की अनुसूची) यह अर्थ दर्शाती है कि पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की प्रस्तावित अनुसूची में प्रयोक्ता के अनुरोध पर पोत	जेएनपीटी में अधिकतर स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए हैं, जो किसी मामले में विद्यमान दरों के मान के अनुसार निःशुल्क बने रहेंगे। प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर स्थानांतरण मामूली स्तर के और प्रकृति में पूरक हैं। इसलिए, पायलिटेज की अनुसूची में दिए गए स्थानांतरण कार्यकलाप की लागत के प्रभारों में कटौती अपेक्षित नहीं है। यह भी अनुरोध है कि किसी मामले में जीआरटी स्तर/दर के संशोधन के कारण पायलिटेज एवं

के एक स्थानांतरण प्रभार शामिल हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.4 के अर्थ में प्रयोक्ता के अनुरोध पर स्थानांतरण संयुक्त शुल्क का हिस्सा नहीं बनता है। स्थानांतरण हेतु लागत घटक प्रस्तुत किया जाए और तदनुसार संयुक्त शुल्क की यूनिट दर घटाई जाए। यदि, जेएनपीटी 'स्थानांतरण' कार्यक्रमलाप के लिए लागत घटक प्रस्तुत नहीं करता, पत्तन देयताओं की अनुसूची के पहले स्लैब के लिए प्रयोज्य प्रस्तावित यूनिट दर का 10% कम कर दिया जाएगा और बाद के दो स्लैब दरों को तदनुसार संशोधित किया जाएगा।

टॉवेज शुल्क घटाने का प्रस्ताव है तो पूरक मामूली स्तर के स्थानांतरण को छोड़ने के कारण और कभी न्यायोचित नहीं होगी।

दरों के मान के खंड 2.2 (ए) की टिप्पणी संख्या 1 और 3 को निम्नानुसार दोहराया जा सकता है :

(1) अनुसूची में दर्शाए अनुसार पत्तन के भीतर और बाहर पोतों के पायलिटेज एवं टॉवेज हेतु प्रभार्य शुल्क में पोतों के एक आगत और एक निर्गत संचलन के लिए यथापेक्षित पायलट/टग/अन्य यानों की सेवाएं शामिल हैं।

(3) एक गोदी से दूसरे में स्थानांतरण हेतु पायलट की सेवाएं चाहने वाले पोतों से प्रत्येक स्थानांतरण हेतु अनुसूची के लिए निर्धारित दरों के अतिरिक्त निर्धारित दरों का 20% प्रभारित किया जाएगा।

(ख) स्थानांतरण प्रभार तीन स्लैबों में प्रस्तावित किए जा सकते हैं, जैसाकि लागत व्योरो में न्यायोचित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 की शर्तों में अपेक्षित है; और खंड 2.2 (ए) की प्रस्तावित टिप्पणी को हटा दिया जाए।

स्थानांतरण प्रभार पायलिटेज एवं टॉवेज प्रभारों का नियत प्रतिशत हैं और 2.2(ए) में दर्शाए गए स्लैब स्थानांतरण प्रभारों पर भी लागू होते हैं।

(vii) खंड 2.4 के नीचे टिप्पणी 3(iii) और (iv) बेकार प्रतीत होती हैं, क्योंकि बल्क/तरल माल जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन नहीं किए जाते हैं और इसे हटा दिया जाएगा।

चावल और गेहूँ का माल

यह तथ्य है कि जेएनपीटी वर्तमान में इस माल का प्रहस्तन नहीं कर रहा है, फिर भी, जेएनपीटी उथले जल की गोदी में इस माल का प्रहस्तन करने की भावी संभावना के दृष्टिगत दरों के मान में प्रावधानों को जारी रखना चाहेगा।

तरल माल

इसे दरों के मान से हटाया नहीं जा सकता, क्योंकि तरल माल बीपीसीएल की जेट्टी द्वारा प्रहस्तन किया जा रहा है और रॉयल्टी दरों के मान के अनुसार घाट शुल्क प्रभारों पर आधारित है। इसलिए, उक्त प्रावधानों को बनाए रखा जाना प्रस्तावित है।

(viii) खंड 2.4 के नीचे टिप्पणी 3(x) में उक्त टिप्पणी के पहले वाक्य में प्रकाशित 'लगाए' शब्द के पश्चात 'दंडात्मक' शब्द जोड़ा जाए।

इसे निम्नानुसार दोहराया जा सकता है :-

"यदि गोदी की तत्काल आवश्यकता नहीं है तो पत्तन अपने दिवेक से दंडात्मक गोदी किराया लगाए बगैर पत्तन द्वारा यथाघोषित ऐसे समय तक माल प्रचालन कार्य पूरे होने के पश्चात एक पोत को गोदी में स्थान लेने की अनुमति दे सकता है। इस मामले में सामान्य गोदी किराया प्रभार प्रभारित किए जाएंगे

(ix) इसी प्रकार, प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोतों का न्हावा जेट्टी, संबई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह गोदी अथवा जेएनपीटी की सीमाओं के भीतर कहीं भी स्थानांतरण के बारे में अनुसूची 2.2(ए) के टिप्पणी-4 को तीन स्लैबों में निर्दिष्ट किया जा सकता है और इसे लागत व्योरो से न्यायोचित किया जा सकता है। इसके परिणामस्वरूप टिप्पणी-4 को हटाया जा सकता है।

वही जैसा ऊपर (vi)(ख) में दर्शाया गया है।

(x) यह उल्लेख करते हुए एक शर्त कि उस अवधि के लिए कोई गोदी किराया प्रभार देय नहीं होंगे, जब पत्तन उपस्कर खराब होने अथवा विद्युत आपूर्ति बाधित होने अथवा जेएनपीटी पर आरोप किसी अन्य कारण से एक पोत को गोदी में निष्क्रिय खड़ा रहने के लिए मजबूर किया जाएगा, जो जेएनपीटी द्वारा यथा सहमत दरों के मान में अंतर्विष्ट नहीं है।

कथित परिस्थितियों (पत्तन उपस्करों में खराबी, विद्युत आपूर्ति में बाधा आदि) जैसी सामान्य प्रचालनगत रुकावटों पर विचार करते हुए यह प्रस्ताव है कि ऐसी स्थितियों में सामान्य गोदी किराया प्रभार ही लगाए जाना जारी रखा जाए। उपर्युक्त परिस्थितियों में दंडात्मक गोदी किराया प्रभार न लगाए जाएं।

इस बारे में यह अनुरोध भी है कि जितने समय तक कोई पोत गोदी में रहेगा, तो गोदी किराया प्रभार लगता रहेगा। पत्तन की सुविधानुसार गोदी खाली रहने पर कोई स्थानांतरण प्रभार नहीं लिए जाएंगे और पत्तन दूसरा पोत ला सकता है, जो पत्तन उपस्करों के बगैर कार्य कर सकता हो।

- (xi) (क) इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश में जेएनपीटी द्वारा प्रशुल्क के अगले पुनरीक्षण में संगत लागत व्ययों प्रस्तुत करने के लिए दिए गए वचन पर प्रयोज्य दरों की 20% न्यूनतम छूट की शर्त के अध्याधीन उथले ड्राफ्ट वाली गोदी/पत्तन यान गोदी/पत्तन यान घाट के लिए अनुसूची संख्या 2.3 में निर्दिष्ट विद्यमान गोदी किराया प्रभारों का आवेदन अनुमोदित किया है। उथले और पत्तन यान गोदी के साथ-साथ पत्तन यान घाट के लिए प्रभार्य गोदी किराया प्रभारों के बारे में हमारे प्रश्न के संदर्भ में जेएनपीटी ने बताया है कि अन्य पूंजीगत लागत के अलावा उथली गोदी के लिए अलग लागत व्ययों उपलब्ध नहीं हैं और विद्यमान तदर्थ व्यवस्था जारी रखने का प्रस्ताव किया है।

जेएनपीटी से अनुरोध है कि लागत व्ययों पर आधारित उथले और पत्तन यान गोदियों के साथ-साथ पत्तन यान घाट हेतु गोदी किराया प्रभार प्रस्तावित करें नहीं तो यह प्राधिकरण विद्यमान तदर्थ व्यवस्था बनाए रखने की पुनरीक्षा करेगा।

(ख) जेएनपीटी ने कंटेनर गोदी, बल्क गोदी, बहुप्रयोजन गोदी और अवतरण घाट के लिए गोदी किराया प्रभारों की उन्हीं दरों का प्रस्ताव किया है। कृपया, स्पष्ट करें कि इन गोदियों में उपलब्ध करायी गई सुविधाएं और उत्पादकता के स्तर एक समान हैं।

- (xii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.1.5 के अनुसार जेएनपीटी यह कहते हुए अपने दरों के मान के मसौदे में यह शर्त अंतर्विष्ट करने के लिए सहमत हुआ है कि जेएनपीटी पर आरोप्य कारणों के लिए पत्तन द्वारा यदि कोई कंटेनर सुपुर्द नहीं किया गया तो कोई भंडारण प्रभार देय नहीं होंगे। जेएनपीटी द्वारा अपने दरों के मान के मसौदे में ऐसी किसी शर्त का प्रस्ताव नहीं किया गया है।

- (xiii) खंड 5.1.1 के नीचे टिप्पणी (1)(घाट शुल्क अनुसूची) को हटाया जाएगा, क्योंकि खंड 3.3.1 के नीचे टिप्पणी में यह निर्दिष्ट है कि कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु बाक्स दरों में कंटेनरबंद माल पर घाटशुल्क शामिल है।

- (xiv) खंड 5.1.1 के नीचे टिप्पणी (2) को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.3 की तर्ज पर संशोधित किया जाएगा।

- (xv) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत बल्क कार्यकलाप हेतु लागत विवरणी में सीमेंट प्रहस्तन का स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए, घाटशुल्क अनुसूची 5.1.1 में विद्यमान शुल्क मद संख्या 21 और अनुसूची 5.1.2 में निर्दिष्ट सीमेंट के प्रहस्तन हेतु मात्रा छूट स्कीम को हटा दिया जाएगा।

जलपोतों/उथले जल वाली गोदी के लिए प्रयोज्य प्रभारों के संबंध में प्रशुल्क के निर्धारण पर अलग से विचार किया जाए और उस समय तक वर्तमान व्यवस्था की अनुमति दी जाए।

चूंकि, बल्क गोदी/बहुप्रयोजन गोदी नहीं है, इसलिए इन्हें दरों के मान से हटा दिया जाए।

चूंकि, पत्तन पूरे वर्ष चौबीसों घंटे कंटेनर की सुपुर्दगी सुकर बनाता है। यह प्रस्ताव है कि यार्ड में पड़े कंटेनर पर आश्रय/भंडारण प्रभारों की प्रयोज्यता के संबंध में कोई शर्त अंतर्विष्ट न करें।

सहमत, इसे दरों के मान के खंड 3.3.1 में शामिल किया जा सकता है।

इसे निम्नानुसार दोहराया जा सकता है :

घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत 'अनिर्दिष्ट' श्रेणी के तहत किसी माल के लिए संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण को यह पता करने के लिए संदर्भित किया जाएगा कि क्या माल को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जाएगा।

सीमेंट माल को उथले जल की गोदी में संचालित किया जा रहा है, इसलिए खंड 5.1.1 में विद्यमान शुल्क मद संख्या 21 और अनुसूची 5.1.2 में सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट स्कीम दरों के मान के भाग के रूप में बनी रहेगी।

- (xvi) निःशुल्क अवधि के निर्धारण से संबंधित खंड 5.3 के नीचे टिप्पणी (3) को उस सीमा तक संशोधित किया जाएगा, ताकि यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 के अनुरूप हो जाए।
- (xvii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा कोचीन पत्तन/तूतीकोरन पत्तन और जेएनपीटी के बीच क्रमिक यातायात संचलन पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए घटती हुई मात्रात्मक छूट अनुमोदित की थी। चूंकि, प्रस्तावित मसौदा दरों के मान में यह प्रावधान शामिल नहीं है, इसे पुनः शामिल किया जाएगा।
- (xviii) इसी प्रकार, इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश के अनुसार अनुमोदित पत्तन ग्राहकों को बिना लागत के बर्थों से दूर चल बंदरगाह क्रेनों के लिए पार्किंग स्थान प्रदान करने हेतु प्रावधान मसौदा दरों के मान में जेएनपीटी द्वारा शामिल नहीं किया गया पाया गया है। यह प्रावधान पुनः शामिल किया जाएगा।
- (xix) चूंकि, जैसा कि जेएनपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि बल्क टर्मिनल में भंडारण शेड बीओटी प्रचालक को सौंप दिए गए हैं, इसलिए खंड 5.5 (बल्क टर्मिनल में आच्छादित शेडों के लिए भंडारण प्रभार) और उसके नीचे सभी टिप्पणियां हटा दी जाएंगी।
- (xx) (क) जेएनपीटी के मसौदा दरों के मान के अध्याय-VI में एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की गई है कि मौजूदा प्रशुल्क बीपीसीएल पर तब तक लागू रहेगा, जब तक कि वह प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएएमपी से संपर्क नहीं करता है। यह भी उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित टिप्पणी अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं है और इसलिए इसे हटा दिया जाएगा।
- (ख) जब बर्थ का बीपीसीएल द्वारा प्रचालन किया जा रहा है, तब जेएनपीटी के दरों के मान में खंड 6.1 (द्रव कार्गो पर घाट शुल्क प्रभार) और टिप्पणियां शामिल करने की कोई आवश्यकता दिखाई नहीं देती है।
- (xxi) तटीय कार्गो के लिए दरें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार खंड 7.1 से 7.4 (पत्तन से गुजरने वाले मोटर वाहनों अथवा किन्हीं अन्य उपस्करों पर प्रभार) में निर्धारित की जाएं।
- (xxii) जेएनपीटी ने निर्माण और किसी अन्य प्रयोजन हेतु पत्तन क्षेत्र के बाहर खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क (अध्याय-IX) से संबंधित मद के विवरण में संशोधन का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, इसने संपदा किरायों को शासित करने वाली मौजूदा टिप्पणियों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन को भारत सरकार द्वारा घोषित संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों के आलोक में अपने संपदा किरायों की समीक्षा अवश्य करनी चाहिए। चूंकि, पत्तन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आलोक में संपदा संबंधी प्रभारों की समीक्षा
- चूंकि, पत्तन पूरे वर्ष चौबीसों घंटे कंटेनर की सुपुर्दगी सुकर बनाता है। यह प्रस्ताव है कि यार्ड में पड़े कंटेनर पर आश्रय/भंडारण प्रभारों की प्रयोज्यता के संबंध में कोई शर्त अंतर्विष्ट न करें।
- इसे शामिल किया जा सकता है।
- बर्थों से दूर चल बंदरगाह क्रेनों के लिए निःशुल्क पार्किंग स्थल प्रदान करने हेतु प्रावधान के संबंध में यह प्रस्ताव किया जाता है कि पत्तन की अनुमति से पत्तन के प्रयोग के प्रयोजनार्थ खरीदी गई क्रेनों के लिए ही पत्तन के भीतर निःशुल्क पार्किंग स्थल प्रदान किया जाएगा। इस श्रेणी को छोड़कर शेष सभी प्रकार के क्रेन पार्किंग स्थलों के लिए खुला क्षेत्र पट्टा के दरों के मान के अनुसार प्रभार लगाए जाएंगे।
- चूंकि, आच्छादित शेड उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए इस खंड को हटाने के लिए सहमत है।
- इसे हटाया नहीं जाएगा, क्योंकि बीपीसीएल से रॉयल्टी दरों के मान के अनुसार इन घाट शुल्क प्रभारों पर आधारित है।
- मोटर वाहनों के संबंध में प्रस्तावित दरों का मान स्वीकार किया जाए, क्योंकि यह मौजूदा दरों के मान पर आधारित है। तटीय कार्गो की दरों में कमी करने संबंधी टीएएमपी के दिनांक 7 जनवरी, 2005 के आदेश में मोटर वाहनों को कार्गो की परिभाषा के अंतर्गत विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है। यदि वाहनों को भी कार्गो के अंतर्गत शामिल करने का आशय है, तब यह प्रावधान शामिल किया जा सकता है।
- चूंकि, मौजूदा संपदा संबंधी प्रभारों की दिनांक 24 फरवरी, 2004 के पत्र संख्या पीटी-17011/55/87-पीटी के अनुसार भारत सरकार, नौवहन मंत्रालय (पत्तन स्कंध) द्वारा जारी संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देश के अनुसार समीक्षा की जानी है। इसलिए, संपदा संबंधी प्रशुल्क को संशोधित करने हेतु कार्यवाही पहले ही आरंभ की जा चुकी है। बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात इसे टीएएमपी के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत कर दिया जाएगा।

करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है, मसौदा दरों के मान में प्रस्तावित संशोधनों पर इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तुत (किए जाने वाले) प्रस्ताव के साथ कार्रवाई की जाएगी। इस बीच, दरों के मान में शामिल करने के लिए एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की जाए, जिसमें यह उल्लेख किया गया हो कि संपदा संबंधी प्रभारों की शांति करने वाली मौजूदा शर्तें/टिप्पणियाँ उस सीमा तक लागू होंगी, जहां तक वे सरकार द्वारा फरवरी-मार्च, 2004 में घोषित नूतन नीति संबंधी दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के अंतर्गत नहीं हैं।

(xxiii) जेएनपीटी की सुविधाओं के कब्जाधारकों द्वारा स्वयं की गई बिजली के लिए बिजली प्रभार वसूल करने संबंधी जेएनपीटी के प्रस्ताव में बिजली बिल की राशि में 5% उपरिचय शामिल हैं। इस प्रसंग में, कृपया स्पष्ट करें कि क्या ऐसे उपरिचय वसूल करने के लिए महाराष्ट्र विद्युत विनियामक आयोग की स्वीकृति अपेक्षित है।

उपरोक्त मुद्दे के संघर्ष में, मामला अनुसंधान की अपेक्षा संबंधी स्पष्टीकरण के लिए संबंधित प्राधिकरण को भेजा गया है। इसके प्राप्त होने पर, टीएएमवी को इस संबंध में सूचित कर दिया जाएगा।

12.1. जेएनपीटी ने दिनांक 29 अगस्त, 2006 को आयोजित सुनवाई में भाग लिया और 28 अगस्त, 2006 को प्रस्तुत अपने लिखित अनुरोधों का पुनः उल्लेख किया।

12.2. जैसाकि सुनवाई में निर्णय लिया गया था, हमारे 30 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वे जेएनपीटी की आय निर्धारण में आयकर विभाग द्वारा न्यूनतम सरणीशुद्ध शुल्क (एमजीटी) में गिरावट के लिए जुर्माने से होने वाली आय पर की गई कार्रवाई के संबंध में सूचित करें। जेएनपीटी ने अपने 11 सितम्बर, 2006 के पत्र द्वारा निम्नलिखित स्थिति सूचित की है:-

- (i) एमजीटी में गिरावट के लिए जुर्माने से उत्पन्न होने वाली आय को आयकर विभाग द्वारा निर्धारण के प्रयोजनार्थ आय के परिकलन में जोड़ा जाता है।
- (ii) वास्तव में बट्टे खाते डालने, यदि किसी भी कारणवश, के वर्ष में कटीती भी अनुमति होती है, इस राशि को वसूल कर पाया समभव नहीं होगा।
- (iii) बट्टे खाते डालना, यदि कोई हो, उस वर्ष के दाव होता है जिस वर्ष में इसे आय के रूप में प्रस्तावित किया गया था, इसलिए यह किसी एक प्रशुल्क संशोधन अवधि से लेकर दूसरी प्रशुल्क संशोधन अवधि तक विस्तारित हो सकता है। इस समय इस आय को प्रशुल्क निर्धारण के क्षेत्राधिकार से बाहर रखना उचित रहेगा।
- (iv) यह मामला संयुक्त मध्यस्थता के लिए भेजा गया है और निर्णय आने में 3 से 4 वर्ष तक का समय लग सकता है।

13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों का सार और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क संगत पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

14. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) जैसाकि पहले स्पष्ट किया जा चुका है कि इस प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी के दरों के मान को पिछली बार समीक्षा पत्तन द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के आधार पर सितम्बर, 2002 में की गई थी। चूंकि, समग्र पत्तन के लिए राज्य स्थिति अधिशेष में थी, इसलिए प्रशुल्क में किसी उर्ध्वगामी संशोधन की अनुमति नहीं दी गई थी। (तत्कालीन) विद्यमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दो-वर्षीय वैधता चक्र का पालन करते हुए जेएनपीटी के दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा सितम्बर, 2004 में देय हो गई थी। चूंकि, जेएनपीटी ने सितम्बर, 2002 के पूर्ववर्ती आदेश में दिए गए परामर्श के अनुसार पोट-संबद्ध प्रभारों में कमी करने के बारे में कोई कार्रवाई नहीं की थी, इसलिए जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित सभी पोट-संबद्ध प्रभारों की उच्चतम सीमा दर को कम करते हुए 10 अगस्त, 2004 को स्वतः एक आदेश पारित किया गया था और अगले वर्ष के संपदा-संबंध, जेएनपीटी के मौजूदा दरों के मान (पोट-संबद्ध प्रभारों की छौडकर की वैधता 31 मार्च, 2005 तक बढ़ाई गई थी। जेएनपीटी के अनुरोध पर पत्तन को अपना व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव 31 जुलाई, 2005 तक प्रस्तुत करने का समय प्रदान किया गया था। इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन को दिनांक 3 अगस्त, 2005 को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- (ii) (क) सितम्बर, 2002 में जेएनपीटी के दरों के मान की पिछली समीक्षा के दौरान वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था। जेएनपीटी वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान अपनी सुविधाओं का प्रचालन सितम्बर, 2002 में अनुमानित प्रशुल्क स्तर पर करता रहा है। जेएनपीटी पोट-संबद्ध प्रभारों में बाद में तदर्थ कटौती और लागू स्टीय रियायतों के शर्तधिन सितम्बर, 2002 में प्रशुल्क निर्धारण के आधार पर वर्ष 2004-05 और 2005-06 में भी अपनी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखे हुए है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को विद्यमान प्रशुल्क निर्धारण के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संबंध में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तन के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यानिष्पादन की समीक्षा करने का अधिदेश प्रदान करता है। सितम्बर, 2002 में प्रशुल्क निर्धारण हेतु हमारे द्वारा विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक और भौतिक कार्यानिष्पादन में वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए परिवर्तनों का विश्लेषण प्रस्तुत करने के लिए हमारे द्वारा जेएनपीटी से बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद भी पत्तन ने इस आधार पर कि सितम्बर, 2002 में कोई प्रशुल्क संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया था, ऐसा कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। जेएनपीटी ऐसे विश्लेषण को बाद में की जाने वाली व्यर्थ (पोस्टमार्टम) और अनुत्पादक कार्यवाही वर्णित करने की सीमा तक चला गया है। पत्तन वर्ष 2002-03 के लिए संगत सूचना को निर्धारित प्रपत्रों में प्रस्तुत करने का भी इच्छुक नहीं है। इसने 2005 में अनुमोदित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को 2002-03 से पूर्व-प्रभाव से लागू करने पर आपत्ति की है। यह तर्क कि पिछले अवसर पर कोई प्रशुल्क वृद्धि नहीं की गई थी और इसलिए, विगत कार्यानिष्पादन का विश्लेषण करने की कोई जरूरत नहीं है, पूर्णतया अनुचित है। पिछले अवसर पर कोई प्रशुल्क वृद्धि नहीं की गई, क्योंकि प्रस्तावित वृद्धि प्रदान करने के पीछे कोई योग्यता नहीं थी लेकिन, उक्त निर्णय जेएनपीटी द्वारा सूचित लागत स्थिति के ध्यानपूर्वक विश्लेषण के बाद किया गया था। प्रसंगवश, जेएनपीटी ने अधिशेष जुटाने वाले पोत-संबद्ध कार्यकलाप में प्रशुल्क कम करने का कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था, जबकि इसके कारण इस प्राधिकरण को मजबूरन स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) में 2004 में तदर्थ आधार पर स्वतः ही 10% की कटौती करनी पड़ी थी। यह उल्लेखनीय है कि लागू की गई कटौती संबंधित कार्यकलाप में संपूर्ण राजस्व अधिशेष के लिए नहीं थी। इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 मई, 2004 के अपने संबंधित आदेश (पैरा-7) में स्पष्ट उल्लेख किया था कि विगत दो वर्षों के लिए वास्तविक वित्तीय स्थिति और अगले दो वर्षों के लिए अनुमानित स्थिति की अगली प्रशुल्क समीक्षा कार्यवाही के एक भाग के रूप में जांच-पड़ताल की जाएगी और इस स्थिति के आधार पर जेएनपीटी के प्रशुल्क में आगे समायोजन के बारे में निर्णय किया जाएगा। इसलिए, विगत कार्यानिष्पादन का विश्लेषण किया जाना आवश्यक होगा। यह याद रखना होगा कि वर्ष 2005 में निर्णीत एनएसआईसीटी के प्रशुल्क मामले में विगत कार्यानिष्पादन का विश्लेषण किया गया था और जेएनपीटी ने भी उस मामले में समीक्षा का समर्थन किया था। जेएनपीटी में कंटेनर और पोत यातायात में काफी वृद्धि देखी गई है। जेएनपीटी के मामले में ऐसा विश्लेषण नहीं किए जाने के पीछे कोई कारण नहीं है, जबकि ऐसा एनएसआईसीटी के निजी टर्मिनल के मामले में किया गया था। प्रसंगवश, सीएसएलए अब इसका समर्थन करता है।

वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को किसी पूर्व-प्रभाव से लागू करने का कोई प्रश्न नहीं है, क्योंकि वर्तमान कार्यवाही अगले तीन वर्षों के लिए भावी प्रभाव के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने से संबंधित है। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार ऐसी कार्यवाही में विगत के विश्लेषण की आवश्यकता होती है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी के मामले में भी निर्णय इस दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए किया गया था। महापत्तनों और उनमें प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के हाल ही में निर्णीत सभी प्रशुल्क मामलों में विगत कार्यानिष्पादन का विश्लेषण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार किया गया था।

- (ख) (i) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 के लिए संबंधित सूचना प्रस्तुत नहीं की है। हमने वर्ष 2002-03 के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखा में उपलब्ध वर्ष 2002-03 से संबंधित सूचना पर विश्वास किया है। प्रचालन आय, प्रचालन खर्चों और आवंटित प्रबंधन उपरिव्ययों को वर्ष 2002-03 के लिए वार्षिक लेखा के अनुसार अपनाया गया है।
- (ii) सामान्य निधि निवेशों पर ब्याज आय और कर्मचारी अग्रिमों पर ब्याज आय को छोड़कर वित्तीय और विविध आय वार्षिक लेखा में प्रस्तुत के अनुसार शामिल की गई है। इसी प्रकार, ऋणों पर ब्याज और परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि के लिए प्रावधान को छोड़कर वित्तीय और विविध व्यय को वार्षिक लेखा में प्रस्तुत के अनुसार शामिल किया गया है।
- (iii) वर्ष 2002-03 के वार्षिक लेखा में यथा प्रकटित चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं के सभी स्वीकार्य घटकों पर लगाई गई पूंजी के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है।
- (ग) (i) जेएनपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए लागत/आय विवरण प्रस्तुत किया है। पत्तन द्वारा लागत विवरण में यथा प्रदर्शित प्रचालन आय संबंधित 2 वर्षों के लिए जेएनपीटी के वार्षिक लेखों में समतुल्य आंकड़ों से मेल खाती है। तथापि, यह देखा गया है कि पत्तन ने बीओटी प्रचालकों से स्वामी पत्तन के रूप में उसके द्वारा प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर विचार नहीं किया है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन के ढांचागत विकास व्यय की पूर्ति के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की प्राप्ति हेतु पृथक एस्क्रो खाते का प्रचालन और रख-रखाव दिनांक 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वित्तीय वर्ष 2005-06 से ही प्रारंभ हुआ। इसके पूर्व रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्रशुल्क निर्धारण के लिए मानी जाने वाली आवर्ती आय थी। तदनुसार, बीओटी संविदाओं से अपक्रैट प्रीमियम सहित जेएनपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्से/अन्य प्रभारों को वार्षिक लेखों में यथा प्रकटित लागत/वित्तीय विवरण में माना गया है।
- (ii) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए वास्तविक प्रचालन व्यय और आवंटित प्रबंध उपरिव्यय जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत संबंधित दो वर्षों के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार है।

- (iii) जेएनपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए लागत विवरण में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट में कमी के लिए दंड के कारण आय को इस आधार पर नहीं माना है कि ऐसी आय को बट्टे खाते डालना पड़ सकता है, अगर यह वास्तव में प्राप्त नहीं होती और ऐसे बट्टे खाते डाली गई आय अगले प्रशुल्क चक्र में आगे जा सकती है। जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा अपने सितम्बर, 2002 के आदेश में इंगित किया गया है, यह आय घाटशुल्क आय, जिसे जेएनपीटी द्वारा अर्जित किया गया होता, अगर एमजीटी का दायित्व पूरा कर लिया गया होता, के बदले में है। इसलिए, आय की इस मद पर लागत विवरण में विचार किया जाना होगा। यहां उल्लेखनीय महत्वपूर्ण बिंदु यह है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट में कमी के लिए दंड के कारण आय को जेएनपीटी द्वारा उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा उसके आयकर निर्धारण के प्रयोजनार्थ शामिल किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क समीक्षा/नियतन के प्रयोजनार्थ ऐसी आय को हटाना सही नहीं हो सकता। ऐसी आय, जो निश्चित तरीके से प्राप्त होती है, को मात्र इस कारण नहीं छोड़ा जा सकता, क्योंकि पत्तन चाहे किसी भी कारणवश उसे वसूल नहीं कर सका। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने (तत्कालीन) नौवहन मंत्रालय के दिनांक 17 जुलाई, 2001 के अपने पत्र सं० पीटी-17011/58/2001 द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार संगत संविदा में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट की शर्तों को माफ करने के अपने निर्णय के बारे में सूचित नहीं किया है।

वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए पत्तन द्वारा सूचित वित्तीय और विविध आय के साथ थ्रूपुट में कमी के लिए दंड के कारण आय, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, नीलामी की बिक्री से आय, अप्रयुक्त पड़ी सामग्रियों की बिक्री से प्राप्त आय, लांच के गुजरने से होने वाली आय, अतिथिगृह से आय, गैस एजेंसी से आय और विविध आय पर भी विचार किया गया है।

- (iv) पत्तन द्वारा सूचित वित्तीय और विविध व्यय के अतिरिक्त, गैस एजेंसी के व्यय, बैंक प्रभार, लांच किराए पर लेने पर हुए व्यय, अतिथिगृह के व्यय की अनुमति दी जाती है। जेएनपीटी ने एक मुद्दा उठाया है कि परिसंपत्तियों की बिक्री से लाभ पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है, वहीं वर्ष 2002-03 में परिसंपत्तियों पर हुई हानि के प्रावधान पर विचार नहीं किया गया है। चूंकि, वर्ष 2002-03 में पत्तन द्वारा सृजित परिसंपत्तियों की बिक्री पर हुई हानि के लिए प्रावधान वास्तविक नकद व्यय प्रदर्शित नहीं करता, इसलिए इस पर विचार नहीं किया जा सकता है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि वर्ष 2003-04 के वार्षिक लेखे में यथा प्रकटित परिसंपत्तियों की बिक्री पर हुई हानि पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है।
- (v) जेएनपीटी ने 966.30 करोड़ रुपए के अनुमान की तुलना में वर्ष 2003-04 के लिए लगाई गई पूंजी का आंकड़ा 921.91 करोड़ रुपए सूचित किया है और पत्तन द्वारा सूचित स्थिति पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। वर्ष 2004-05 के संबंध में पत्तन द्वारा सूचित लगाई गई पूंजी के 854.70 करोड़ रुपए के स्तर पर विचार किया जाता है।
- (vi) वर्ष 2005-06 के संदर्भ में पत्तन द्वारा यथा सूचित वास्तविक प्रचालन आय और व्यय पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

वर्ष 2002-03 और 2004-05 के लिए अपनाए गए समान दृष्टिकोण का अनुपालन वित्त और विविध आय तथा व्यय के लिए किया जाता है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों से देखा गया है कि पत्तन ने परिसंपत्तियों की बिक्री पर घाटा उठाया है। परंतु, पत्तन द्वारा लागत विवरण, जिसे इस विश्लेषण में शामिल किया जाता है, में इस हानि पर विचार नहीं किया गया है।

वर्ष 2005-06 के लिए आईएमओ द्वारा अपनाई गई अंतर्राष्ट्रीय पोत और पत्तन सुविधा सुरक्षा (आईएसपीएस) संहिता की आवश्यकताओं के कार्यान्वयन के लिए 50 लाख रुपए के पूंजी परिव्यय को पूर्णतया कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए आवंटित किया गया है। यह निवेश पत्तन में आने वाले पोतों के लिए अनिवार्य आवश्यकता प्रतीत होता है, विशेष रूप से कंटेनर टर्मिनल के लिए नहीं। प्रसंगवश, इस पत्तन ने यह भी वर्णन किया है कि टर्मिनल प्रचालक अपने टर्मिनलों में संहिता कार्यान्वित करते हैं और पत्तन न्यास पत्तन की समग्र सुरक्षा के लिए यह व्यय कर रहा है। इसके अतिरिक्त, पत्तन अपने कंटेनर टर्मिनल में आईएसपीएस संहिता कार्यान्वित करने के लिए यह व्यय कर रहा होगा। इसलिए, 50 लाख रुपए की राशि कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप और समुद्री कार्यकलाप को संबंधित प्रचालन आय के अनुपात में आवंटित की जाती है। वर्ष 2006-07 में आईएसपीएस संहिता क्रियान्वयन पर 250 लाख रुपए के प्रस्तावित निवेश के संबंध में वैसी ही कार्यवाई की गई है।

विभाजन के लिए अपनाए गए आधार पर अपनी आपत्तियां व्यक्त करने के अलावा, जेएनपीटी ने किसी वैकल्पिक फार्मूले का सुझाव नहीं दिया है। इसलिए, लागू विभाजन फार्मूले में कोई कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।

जेएनपीटी ने व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध 668.42 लाख रुपए की परिसंपत्तियों का पता लगाया है, जिसमें विद्यालय भवन और अस्पताल उपकरणों का मूल्य शामिल है। पता लगाने का यह कार्य वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलाप से संबंधित अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के अथशेष मूल्य के संदर्भ में किया गया है। तत्पश्चात, पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों की श्रेणी में विद्यालय भवन को शामिल करने का सुझाव दिया, क्योंकि विद्यालय भवन पत्तन के कर्मचारियों के लिए है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.9.7 ऐसी परिसंपत्तियों को व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों, जो जोखिम-मुक्त दर पर अभिलाभ के लिए पात्र हैं, के अधीन श्रेणीकृत करता है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.7 के अनुरूप 668.42 लाख रुपए के अधिशेष मूल्य पर 7.40% की जोखिम-मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है, क्योंकि जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए इन परिसंपत्तियों का मूल्यहासित मूल्य प्रस्तुत नहीं किया है।

जहां जेएनपीटी ने अस्पताल उपस्करों को व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया है, वहीं व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध अस्पताल भवन की परिसंपत्तियों के मूल्य को इस श्रेणी के अधीन शामिल नहीं किया गया है। अस्पताल भवन को भी व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्ति के रूप में श्रेणीकृत किया जाना चाहिए। जेएनपीटी ने किए गए विशिष्ट अनुरोध के बावजूद समुचित ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए, हमारे द्वारा लागत विवरण में किए जाने वाले प्रस्तावित परिवर्तनों पर टिप्पणी करने का अवसर देने पर जैसा जेएनपीटी को सूचित किया गया था, तदर्थ आधार पर 10 करोड़ रुपए की राशि को अस्पताल भवन का मूल्य माना जाता है और वर्ष 2005-06 से आगे के लिए 7.40% की जोखिम-मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है।

जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए लगाई गई वास्तविक पूंजी 828.28 करोड़ रुपए सूचित की है, जिसे किसी संशोधन के बिना माना जाता है।

विश्लेषण दर्शाता है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2002-03 से 2005-06 तक की अधिशेष के दौरान 561.73 करोड़ रुपए (लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के बाद) का कुल निवल अतिरिक्त अधिशेष अंजित किया है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि हमारे दिनांक 2 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी को (लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ (आरओसीई के बाद) 609.64 करोड़ रुपए का निवल अधिशेष सूचित किया गया था। यह अंतर पूर्व वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के विश्लेषण की गई समीक्षा के कारण है, जोकि जेएनपीटी द्वारा बाद में प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए की गई थी, जबकि पूर्व का विश्लेषण वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों पर आधारित था।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 में यथानिर्दिष्ट मौजूदा चक्र (2006-08) के लिए जेएनपीटी का प्रशुल्क नियत करते समय 561.73 करोड़ रुपए के अतिरिक्त अधिशेष के 50% को समायोजित/समंजित करना अपेक्षित है। तदनुसार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए प्रत्येक कार्यकलाप की संबंधित प्रचालन आय के समानुपात में सभी कार्यकलापों के लिए 280.86 करोड़ रुपए की राशि लागत विवरण में समंजित की जाती है।

- (iii) जैसाकि पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों से संबंधित सरकार के पूर्व निर्णय की समीक्षा करने और बीओटी बर्थ में आने वाले पोटों पर लगाने योग्य पोत-संबद्ध आय को बीओटी प्रचालकों से प्राप्त व्यय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के समरूप, जहां तक इस प्राधिकरण के समक्ष दाखिल पत्तन के प्रशुल्क प्रस्ताव के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारण कार्य में इसे मानने का संबंध है, मानने के अनुरोध सहित सरकार से आग्रह किया है। जेएनपीटी ने अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण से पोत-संबद्ध प्रभारों को मानने पर कोई निर्णय लेने के पूर्व सरकार के निर्णय की प्रतीक्षा करने का भी अनुरोध किया है।

इस स्थिति पर विचार करते हुए कि इस संबंध में सरकार का अंतिम निर्णय अभी भी इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना है और यह ध्यान में रखते हुए कि जेएनपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव इस प्राधिकरण के समक्ष अगस्त, 2005 में प्रस्तुत किया था, इस मामले को अनिश्चित काल तक स्थगित रखने का कोई कारण नहीं है। प्रशुल्क प्रस्ताव का विद्यमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार विश्लेषण किया जाना है। अगर सरकार कोई संशोधित नीति घोषित करती है, तो जेएनपीटी प्रशुल्क समीक्षा कराने के लिए मुक्त है।

- (iv) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। जेएनपीटी द्वारा अगस्त, 2005 में प्रारंभ में दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों के अतिरिक्त 2 वर्षों (2006-07 और 2007-08) के लिए पूर्वानुमान शामिल थे। पत्तन ने हमारे कहने पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए संशोधित लागत विवरण और 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ संशोधित लागत विवरण पर विचार किया जाता है।

- (ख) इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव के उद्देश्यपरक विश्लेषण के लिए आवश्यक संगत सूचना प्रस्तुत करने में जेएनपीटी की ओर से कुछ अनिच्छा प्रतीत होती है। जब महापत्तनों में कंटेनर टर्मिनल प्रचालित करने वाले निजी टर्मिनल अनुमानित यातायात मिश्रण के लिए विस्तृत सूचना प्रस्तुत करने में समर्थ है, तब ऐसी बुनियादी सूचना प्रस्तुत करने में जेएनपीटी की असमर्थता समझ में नहीं आती। चूंकि, जेएनपीटी ने आय के अनुमान के लिए विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों पर आश्रित रहने के लिए बाध्य है। इस उल्लेख करना आवश्यकजनक है कि पत्तन के पास उन परिसंपत्तियों, जो पत्तन के प्रत्येक मुख्य कार्यकलाप के साथ अभिज्ञ हैं, के बारे में रिकार्ड नहीं है।

- (v) (क) जेएनपीटी ने अगस्त, 2005 में दाखिल अपने प्रस्ताव में प्रारंभ में वर्ष 2005-06 के लिए कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 12.50 लाख टीईयू लगाया है। पत्तन ने बाद में इस अनुमान को संशोधित करके 12.45 लाख टीईयू कर दिया है, जैसा वर्ष 2005-06 के लिए उसके संशोधित अनुमानों में पूर्वानुमानित है। 'मगरा' ने जेएनपीटी के 25.46 लाख टीईयू के अनुमान की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए समग्र पत्तन हेतु कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान

30.28 लाख टीईयू दिया है। तथापि, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के दौरान 13.39 लाख टीईयू यातायात का वास्तविक प्रहस्तन किया है।

(ख) वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः 8.884 लाख टीईयू, 8.700 लाख टीईयू और 9.950 लाख टीईयू है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है :-

(i) न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित बजट अनुमान (2006-07) 9 लाख टीईयू का अनुमानित यातायात इंगित करता है। इस अनुमान को वर्ष 2006-07 के लिए जीटीआईपीएल के यातायात अनुमानों में वृद्धि करने के लिए पत्तन द्वारा 11600 टीईयू कम किया गया है।

(ii) इसी प्रकार, जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल में कंटेनर यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि करने के लिए वर्ष 2007-08 के लिए अपने यातायात के 10 लाख टीईयू के प्रारंभिक अनुमान को घटाकर 8.70 लाख टीईयू और वर्ष 2008-09 के लिए 11 लाख टीईयू से घटाकर 9.45 लाख टीईयू कर दिया है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात का लगभग 65% से 75% तक है।

(ग) 'मनसा' को जेएनपीटी द्वारा दिए गए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमानों की वैधता पर संदेह है। बीसीसीआई भी यह सुझाव देना चाहता है कि पत्तन द्वारा दिए गए कंटेनर यातायात के पूर्वानुमान कम हैं। सीएसएलए का यह विचार है कि जेएनपीटी के यातायात के पूर्वानुमान संतुलित हैं। महत्वपूर्ण रूप से, प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेज प्रकट करते हैं कि न्यासी बोर्ड में यह विचार हुआ था कि जेएनपीटी द्वारा दिए गए यातायात के पूर्वानुमान बहुत कम हैं और उनकी समीक्षा अपेक्षित है। तथापि, जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने सामूहिक रूप से यातायात के पूर्वानुमानों की समीक्षा नहीं करने का संकल्प पारित किया है।

जेएनपीटी को किए गए हमारे अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना में किए गए यातायात के पूर्वानुमानों और तीसरे कंटेनर टर्मिनल के लिए बोलियां आमंत्रित करने के समय किए गए पूर्वानुमानों का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया। जबकि, जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल के यातायात में प्रत्याशित वृद्धि के प्रभाव को हिसाब में लिया है, वहीं इसने जीटीआईपीएल के चालू होने से अनुमानित यातायात की गिरावट को सिद्ध करने के लिए संगत रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है। तथापि, और उल्लेखनीय रूप से जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि यातायात में गिरावट केवल अस्थायी है और आने वाले वर्षों में यातायात में वृद्धि का अनुमान करता है। इस अनुमान से कि जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने उनके द्वारा विचार किए गए यातायात के पूर्वानुमानों के समर्थन में विस्तृत विश्लेषण किया होगा, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। तथापि, अगर यातायात में वास्तविक निष्पादन की भिन्नता के कारण जेएनपीटी को कोई अतिरिक्त अधिशेष प्राप्त हुआ पाया जाता है तो जेएनपीटी को प्राप्त ऐसे अनुचित लाभ को अगली समीक्षा में पूर्णतः समंजित किया जाएगा। देश की सामान्य आर्थिक वृद्धि के दृष्टिगत और इसलिए कंटेनर व्यापार में वृद्धि की प्रवृत्ति, यातायात भिन्नता के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न समायोजन पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा, परंतु इसके फलस्वरूप प्राप्त संपूर्ण लाभ को समंजित किया जाएगा।

(घ) वर्ष 2006-07 के लिए 27113 वाहनों का अनुमानित यातायात, जो वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान के अनुरूप है, पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। पत्तन ने परवर्ती दो वर्षों के लिए वाहन यातायात का अनुमान नहीं किया है।

(ङ) जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए द्रव यातायात का पूर्वानुमान किया गया है। चूंकि, द्रव यातायात का प्रहस्तन जैसी जेएनपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा किया जाता है, इसलिए, अनुमानित द्रव यातायात को केवल जेएनपीटी द्वारा प्राप्तव्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की आय के परिकलन के प्रयोजनार्थ ही संगत पाया गया है।

(च) वर्ष 2006-07 के लिए सामान्य कार्गो का अनुमानित यातायात वर्ष 2006-07 के लिए पत्तन के बजट अनुमान के अनुरूप है। तथापि, वर्ष 2007-08 के लिए सामान्य कार्गो के अनुमानित यातायात में कमी और वर्ष 2008-09 के लिए काफी कमी हुई है। सामान्य कार्गो के अनुमानित यातायात में कमियों की चर्चा नहीं की गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान पर अन्य किसी ब्योरे के अभाव में विश्वास किया जाता है।

(vi) (क) जेएनपीटी, निजी टर्मिनल प्रधातकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्राप्त करता है। राजस्व हिस्से/रॉयल्टी प्राप्तियों के लिए एक पृथक एस्क्रो खाते का सृजन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.3 में यथा विहित सरकारी नीति द्वारा अधिवेशित है। जेएनपीटी ने मूलभूत ढांचा के विकास के उक्त प्रयोजन के लिए ऐसा पृथक खाता सृजित करने और रखने की सहमति दी है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में वर्णित प्रयोजनों के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का न्यूनतम 50% एस्क्रो खाते में अलग रखना निर्धारित किया गया है। प्राप्तव्य राजस्व हिस्से/रॉयल्टी का अनुप्रयोग पहले अधिशेष श्रमिकों की लागत पूरी करने के लिए किया जाना चाहिए। यह वर्णन करते हुए कि जेएनपीटी के पास कोई अधिशेष श्रमिक नहीं हैं, राजस्व हिस्से/रॉयल्टी के संपूर्ण 100% को मूलभूत ढांचा के विकास के व्यय की पूर्ति के लिए पत्तन द्वारा (सृजित किए जाने वाले) एस्क्रो खाते में जमा किया जाना प्रस्तावित है। चूंकि संगत प्रशुल्क

दिशानिर्देशों में एस्को खाते को आबंटन के प्रयोजनार्थ रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं की गई है और निकट भविष्य में प्रारंभ की जाने वाली ढांचागत परियोजनाओं के लिए निधियों की आवश्यकता के बारे में जेएनपीटी द्वारा सूचित स्थिति पर आश्रित रहते हुए संपूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के एस्को खाते में अंतरण की अनुमति दी जाती है।

वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्से और इसके हेतु वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विचार करते हुए जेएनपीटी के एस्को खाते में कुल लगभग 826.00 करोड़ रुपए की राशि प्राप्त होगी। जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तरीके से एस्को खाते में प्राप्तियों का उपयोग करना और अपने दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान उसके द्वारा रखे गए एस्को खाते में लेन-देन का ब्योरा प्रस्तुत करना चाहिए।

- (ख) जेएनपीटी द्वारा व्यक्त मुख्य धिता पत्तन द्वारा संकल्पित ढांचागत परियोजनाओं के संबंध में पूंजीगत व्यय की पूर्ति से संबंधित है।

जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए जेएनपीटी में प्रचालनरत निजी टर्मिनलों से प्राप्त/प्राप्त्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के कारण एस्को खाते में लगभग 746.28 करोड़ रुपए की कुल राशि का संग्रहण अनुमानित किया है। यह उल्लेख किया जाना होगा कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान जीटीआईपीएल से प्राप्त्य अनुमानित राजस्व हिस्सा जेएनपीटी में (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए प्रशुल्क पर आधारित हो सकता है। चूंकि, इस प्राधिकरण ने कंटेनर संबद्ध प्रमारों के लिए जेएनपीटी के प्रशुल्क पर 18% की वृद्धि अनुमोदित करते हुए जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटारा कर दिया है, इसलिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए जीटीआईपीएल से प्राप्त्य राजस्व हिस्से के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान जीटीआईपीएल में प्रशुल्क में वृद्धि के कारण जेएनपीटी द्वारा प्राप्त्य अतिरिक्त राजस्व हिस्से को लागू करने के लिए अद्यतन किया जाता है। जीटीआईपीएल अपना वार्षिक लेखा कैलेंडर वर्ष के आधार पर रखता है। जीटीआईपीएल से प्राप्त्य राजस्व हिस्से को अद्यतन करते समय जीटीआईपीएल से जेएनपीटी द्वारा प्राप्त्य राजस्व हिस्से को वित्तीय वर्षों के अनुरूप होने के लिए समायोजित किया जाता है। चूंकि, जीटीआईपीएल का प्रशुल्क दिनांक 31 दिसम्बर, 2008 तक वैध रहेगा, इसलिए जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्से पर वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए 9 महीने की संक्षिप्त अवधि के लिए विचार किया जाता है। इस प्रकार संशोधित अनुमान इंगित करता है कि जेएनपीटी द्वारा लगभग 746.28 करोड़ रुपए के प्रारंभिक अनुमान की तुलना में लगभग 826 करोड़ रुपए की कुल राशि वर्ष 2008-09 तक की अवधि के दौरान एस्को खाते में प्राप्त होगी।

ढांचागत व्यय की पूर्ति के लिए एस्को खाते से पूर्वानुमानित आहरण के संदर्भ में जेएनपीटी बारम्बार आंकड़ों को आशोधित करता रहा है। प्रारंभ में, अपने दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी ने कुल 1600 करोड़ रुपए की अनुमानित राशि में से वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक की 4 वर्ष की अवधि के दौरान व्यय किए जाने वाले 1300 करोड़ रुपए के अनुमानित ढांचागत व्यय का पूर्वानुमान किया है। तत्पश्चात, अपने दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी ने उक्त अनुमानित व्यय को 2014 करोड़ रुपए तक आशोधित किया है, जिसमें से उसने वर्ष 2008-09 तक की अवधि के दौरान 1739 करोड़ रुपए व्यय करने की संकल्पना की है। हाल ही में, जेएनपीटी ने अपने दिनांक 25 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा वर्षवार पूंजीव्यय प्रस्तुत किया है, जिसके अनुसार यह वर्ष 2008-09 तक की अवधि के दौरान 1514 करोड़ रुपए व्यय करने की संकल्पना करता है। फिर भी, एस्को खाते में 826 करोड़ रुपए के आशोधित अनुमानित अन्तर्प्रवाह पर विचार करते हुए, अभी भी 688 करोड़ रुपए की कमी रहेगी, अगर 1514 करोड़ रुपए के अनुमानित व्यय पर विचार किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि एस्को खाता ढांचागत परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए अभिज्ञात स्रोतों में से एक है। जब परियोजनाओं का वित्तपोषण अन्य स्रोतों से किया जाता है तो परिसंपत्तियों के चालू होने से अभिलाभ स्वीकार्य होंगे।

जेएनपीटी को वर्ष 2002-03 से 2005-06 की अवधि के दौरान उसके द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष (280.86 करोड़ रुपए) का 50% रखने की अनुमति दी गई है, जो जेएनपीटी को उसके पूंजीव्यय की पूर्ति के लिए उपलब्ध होगी।

- (vii) अनुमानित प्रचालन व्यय के संगणन के लिए विस्तृत ब्योरे देने के लिए किए गए कई अनुरोधों के बावजूद जेएनपीटी ने इस आधार पर ऐसा कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया कि यह केवल तभी संभव होगा, अगर उनका संपूर्ण लेखाकरण और कम्प्यूटर प्रणाली पुनरुज्जीवित की जाती है और पर्याप्त मानवशक्ति की भी कमी है। तथापि, इसने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित पोत-संबद्ध आय का ब्योरा प्रस्तुत किया है। आगे पैराग्राफ में यथावर्णित अनुमानित पोत-संबद्ध आय में अपेक्षित समायोजनों के अधीन जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित उसके सभी कार्यकलापों के संबंध में प्रचालन आय पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है। अगली समीक्षा के समय, अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक अनुमानित आय प्रस्तुत अनुमानों से काफी भिन्न होता है तो अतिरिक्त प्राप्ति को अगले प्रशुल्क संशोधन के विरुद्ध पूर्णतः समंजित किया जाएगा।
- (viii) पोत-संबद्ध आय के संगणन में, जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रति अमरीकी डॉलर 43 रुपए की विनिमय दर अपनाई है। प्रचालन आय का अनुमान करने के प्रयोजनार्थ भारतीय रुपए में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को परिवर्तित करना प्रशुल्क मामले को अंतिम रूप देने के समय विद्यमान विनिमय दर पर निर्भर करता है। इसके बारे में जेएनपीटी को इंगित करने

पर जेएनपीटी ने यह तर्क दिया है कि विनिमय दर हाल के पूर्व समय में अस्थिर रही है और इसके भविष्य में घटने-बढ़ने की संभावना है तथा पिछले 3 वर्षों के लिए औसत विनिमय दर पर विचार करने का अनुरोध किया। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी विद्यमान विनिमय दर पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदे वसूल करता है, 3 वर्ष की औसत दर के आधार पर नहीं।

यह प्राधिकरण अनुमान करने के प्रयोजनार्थ डॉलर मूल्यवर्गित दरों को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के लिए प्रशुल्क संबंधी मामलों को अंतिम रूप देने के समय विद्यमान विनिमय दर पर विचार करने की समरूप विधि का अनुपालन करता है। महत्वपूर्ण रूप से, इस विधि का अनुपालन जेएनपीटी से संबंधित पिछली प्रशुल्क समीक्षा कार्यवाही में किया गया था। जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई विधि से अलग हटने की आवश्यकता वाली किन्हीं असाधारण परिस्थितियों का वर्णन नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत पोत-संबद्ध आय के अनुमानों को प्रति अमरीकी डॉलर 46.10 रुपए की विद्यमान विनिमय दर के आधार पर अद्यतन किया जाता है।

(ix) (क) जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 के लिए टाउनशिप से किराया की अनुमानित आय को 21.08 लाख रुपए पूर्वानुमानित किया है। तथापि, बजट अनुमान (2006-07) क्वार्टरों के किराए से वर्ष 2006-07 के लिए 95.08 लाख रुपए की आय दर्शाता है। जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि भवन के किराए तथा क्वार्टरों से किराए के बीच लेखा शीर्ष का परस्पर-संयोजन है और संपदा कार्यकलाप के अधीन कुल आय में कोई भिन्नता नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि अनुमानों और वास्तविक राशियों के कारण वर्ष 2005-06 के लिए बजटीय आय के बीच लगभग 1.5% का केवल सीमांतिक अंतर है। परवर्ती दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के लिए टाउनशिप से अनुमानित किराए को संबंधित वर्षों की तुलना में प्रति वर्ष 5% की वृद्धि का प्रयोग करते हुए बढ़ाया जाता है।

(ख) जेएनपीटी द्वारा फरवरी 2006 में प्रस्तुत संपदा कार्यकलाप के लिए लागत विवरण में पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक सहित वर्ष 2004-05 से जीटीआईपीएल से भूमि किराया अनुमानित किया है। जेएनपीटी द्वारा बाद में मई 2006 में प्रस्तुत संगत कार्यकलाप के लिए लागत विवरण में पत्तन ने किसी परिवर्तन के बिना जीटीआईपीएल से भूमि का अनुमान बनाए रखा है।

जीटीआईपीएल के प्रशुल्क मामले पर कार्यवाही करते समय हमें यह सूचित किया गया था कि जेएनपीटी ने फरवरी 2006 में प्रवेश द्वार काम्प्लेक्स के लिए जीटीआईपीएल को अतिरिक्त भूमि आवंटित की है। हाल ही में निर्णीत जीटीआईपीएल के प्रशुल्क मामले में अतिरिक्त भूमि के आवंटन के लिए जेएनपीटी को जीटीआईपीएल द्वारा देय भूमि किराए हेतु क्रमशः वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए 278.95 लाख रुपए, 290.53 लाख रुपए और 410.06 लाख रुपए की राशि पर विचार किया गया था। जेएनपीटी द्वारा जीटीआईपीएल से प्राप्तव्य इस अतिरिक्त भूमि किराए को संपदा आय के अधीन शामिल किया जाता है।

(x) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत-संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। जेएनपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

(ख) तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दर के संदर्भ में जेएनपीटी ने जहां भी कंटेनर संबद्ध प्रभार अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित हैं, प्रति अमरीकी डॉलर 48.54 रुपए की विनिमय दर मानी है। तटीय कंटेनरों के लिए दरें, जहां भी वर्तमान प्रशुल्क तटीय रियायती नीति के अनुरूप नहीं पाया गया है, 46.10 रुपए की विनिमय दर का प्रयोग करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60% पर निर्धारित की जाती हैं।

(ग) तटीय कार्गो के संबंध में जेएनपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% से अधिक रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

(xi) पहले वर्णित कारणों से वर्ष 2006-07 के लिए वित्त और विविध आय के अधीन जेएनपीटी द्वारा नहीं मानी गई आय की कतिपय मदों पर बजट अनुमान (2006-07) के आधार पर विचार किया गया है। परवर्ती दो वर्षों के लिए वित्त और विविध आय जेएनपीटी द्वारा बजट अनुमान (2006-07) में अनुमानित स्तर पर रखी गई है।

(xii) (क) इसी प्रकार और पहले वर्णित कारणों से वित्त एवं विविध व्यय के अधीन जेएनपीटी द्वारा विचार नहीं की गई व्यय की कतिपय मदों पर वर्ष 2006-07 के लिए बजट अनुमान (2006-07) में विहित अनुमानों के अनुसार विचार किया जाता है और परवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमानों को वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित स्तर पर रखा जाता है।

(ख) कुछ व्यय के लिए वास्तविक आंकड़ों और कुछ अन्य व्यय के लिए बजट के आंकड़ों को मानने के संबंध में जेएनपीटी द्वारा किया गया अवलोकन हमारे द्वारा किए गए अनुमानित व्यय की कमी से संबंधित प्रतीत होता है। प्रारंभ में, जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 तक वास्तविक आंकड़े और वर्ष 2005-06 के लिए बजट के आंकड़े प्रस्तुत किए थे। यह सही है कि हमारे दिनांक 2 अगस्त 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी को सूचित व्यय के अनुमानों में कमी, कुछ व्यय के लिए वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों और कुछ अन्य व्यय के लिए वर्ष 2005-06 के बजट के आंकड़ों पर आधारित थी। तथापि, अनुमानित व्यय में कमी की बाद में जेएनपीटी के दिनांक 11 सितम्बर 2006 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर समीक्षा की गई है।

- (xiii) जेएनपीटी ने अनुमानित व्यय की कमी के विरुद्ध तर्क दिया है। परंतु, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय का पूर्वानुमान सभी पण्य वस्तुओं के लिए बल्क बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान घट-बढ़ के संदर्भ में मूल्य में घट-बढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2005-06 के लिए लागू 4.5% के वृद्धि कारक पर जहां भी अपेक्षित हो, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर परवर्ती तीन वर्षों के लिए लागत विवरण में व्यय के पूर्वानुमानों को कम करने पर विचार किया जाता है। ऐसा करते समय पूर्वानुमानित घटते हुए यातायात के संबंध में कोई समायोजन नहीं किया गया है।

- (xiv) (क) कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप :

'सामग्री की खपत' और 'मरम्मत एवं अनुरक्षण' के लिए पूर्वानुमानित व्यय वर्ष 2005-06 और 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए काफी वृद्धि दर्शाते हैं। जब वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान यातायात में कमी होना प्रत्याशित है, तब अनुमान में वृद्धि का औचित्य प्रतीत नहीं होता। यह स्पष्ट करने के अतिरिक्त कि ये व्यय मशीनों की अवधि और प्रयोग पर निर्भर हैं, केवल बल्क बिक्री मूल्य सूचकांक पर नहीं, जेएनपीटी ने यह तर्क दिया है कि वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक पट्टा अवधि पूरी होने के बाद पट्टा आधारित क्रेनों के अधिग्रहण पर 'मरम्मत और अनुरक्षण' तथा 'सामग्री की खपत' से संबंधित खर्चों में काफी वृद्धि होगी। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2004-05 में 3 आरटीजी अधिग्रहित किए हैं। वर्ष 2004-05 के लिए 'सामग्री की खपत' और 'मरम्मत एवं अनुरक्षण' पर वास्तविक व्यय, जब पट्टा अवधि की समाप्ति पर 3 आरटीजी पत्तन को वापस हो गए, को वर्ष 2003-04 के लिए संगत वास्तविक व्यय से कम पाया जाता है। इस स्थिति के दृष्टिगत, यह मानने का कोई कारण नहीं है कि वर्ष 2005-06 और 2006-07 में 3 आरएमक्यूसी, वर्ष 2006-07 में 3 आरटीजी और वर्ष 2005-06 और 2007-08, प्रत्येक में एक आरएमजीसी के अधिग्रहण से वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 'मरम्मत एवं अनुरक्षण' के लिए अनुमानित व्यय में काफी परिवर्तन हो जाएगा। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानित व्यय को वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए संबंधित पिछले वर्षों पर 4.5% के वृद्धि अनुपात को लागू करते हुए कम किया जाता है, यद्यपि वर्ष 2005-06 के लिए सामग्री की खपत हेतु वास्तविक व्यय को संभवतः मशीनों के पुराने पड़ने के कारण पिछले दो वर्षों के लिए वास्तविक व्यय से काफी अधिक पाया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि घटते हुए यातायात के संदर्भ में कोई समायोजन नहीं किया जाता है, जिसमें उपस्कर के पुराने होने के कारण व्यय की जाने वाली अतिरिक्त मरम्मत और अनुरक्षण लागत, अगर कोई हो, को भी ध्यान रखा जा सकता है।

- (ख) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए उपस्करों के किराए के संबंध में अनुमानों के उर्ध्वमुखी संशोधन के संदर्भ में जेएनपीटी ने इस संबंध में हमारे अनुरोध के बावजूद उचित ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए। पत्तन ने उच्चतर क्षमता वाले ट्रैक्टर ट्रैलरों को किराए पर लेने की स्थिति भी सूचित नहीं की।

उच्चतर क्षमता के ट्रैक्टर ट्रैलरों को किराए पर लेने के लिए प्रति टीईयू लागत के संगणन में मरम्मत और अनुरक्षण तथा मानवशक्ति की दुलाई की लागत पर उच्चतर रूप से विचार किया गया है। 'प्रशासनिक, पर्यवेक्षण और विविध व्यय' के संगणन में भी त्रुटि है। इन लागतों को कम करने के बाद जेएनपीटी द्वारा निकाली गई 196 रुपए प्रति टीईयू की इकाई लागत की तुलना में इकाई लागत लगभग 181 रुपए प्रति टीईयू होती है। मौजूदा ट्रैक्टर ट्रैलरों द्वारा टीईयू की दुलाई की मौजूदा व्यवस्था में औसत इकाई लागत 106 रुपए प्रति टीईयू वर्णित है। इसे ध्यान में रखते हुए, उच्चतर क्षमता के ट्रैक्टर ट्रैलरों को किराए पर लेने के कारण अतिरिक्त लागत 75 रुपए प्रति टीईयू होती है।

यहां तक कि उच्चतर क्षमता के ट्रैक्टर ट्रैलरों को प्रस्तावित किराए पर लेने के बाद भी जैसा पत्तन द्वारा वर्णित है, धूपट की कुछ मात्रा मौजूदा निम्न क्षमता वाले ट्रैक्टर ट्रैलरों से जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन की जानी प्रस्तावित है। तथापि, जेएनपीटी ने ऐसे धूपट, जिसका निम्न क्षमता के ट्रैक्टर ट्रैलरों द्वारा प्रहस्तन किया जाएगा, को मात्राकृत नहीं किया है। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए उपस्कर को किराए पर लेने हेतु जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को अनुमानित धूपट के 90% के लिए 181 रुपए प्रति टीईयू और अनुमानित शेष 10% धूपट के लिए 106 रुपए प्रति टीईयू लागू करके कम किया जाता है।

ऐसी कमी करते समय, अनुमानित धूपट की 10% की मात्रा के लिए 106 रुपए प्रति टीईयू की सूचित दर पर प्रतिवर्ष 4.5% की वृद्धि पर विचार किया जाता है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानों के संबंध में संबंधित पूर्व वर्षों के अनुमानों पर 4.5% का वृद्धि कारक लागू किया जाता है।

यह उल्लेखनीय है कि इस आशोधित अनुमान पर अपने अनुमानों को वैध सिद्ध करने के लिए जेएनपीटी द्वारा समुचित ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए बिना भी विचार किया जाता है; और इसलिए अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन पास-धूप की अनुमति दी जाती है।

- (ग) जेएनपीटी से घाट/याई क्रेन के किराए के लिए क्रमशः वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 33.86 करोड़ रुपए और 1.33 करोड़ रुपए के अनुमानित व्यय का औचित्य देने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि मौजूदा क्रेन पहले से ही किराए पर है। जेएनपीटी द्वारा पट्टे पर लिए गए क्रेनों के संबंध में प्रस्तुत ब्योरे से यह

देखा जाता है कि 11 क्रेनों में से इसने वर्ष 2004-05 की यथास्थिति 5 क्रेन अधिग्रहित की हैं। यह प्रतीत होता है कि वर्ष 2006-07 के दौरान 6 क्रेन किराए पर रहेंगे और एक क्रेन वर्ष 2007-08 के दौरान किराए पर रहेगा। इन सभी 6 क्रेनों को वर्ष 2007-08 तक जेएनपीटी द्वारा अधिग्रहित कर लिया जाएगा। इसलिए, यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने वर्ष 2008-09 के लिए घाट/यार्ड क्रेनों के किराए के लिए किसी किराया प्रभार का अनुमान नहीं किया है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए घाट/यार्ड क्रेनों के किराए के लिए अनुमानित किराया प्रभार को किसी परिवर्तन के बिना इस विश्लेषण में मान लिया जाता है।

(घ) पूर्ववर्ती पैराग्राफ में जैसा वर्णित है, जेएनपीटी वर्ष 2007-08 तक सभी 11 क्रेनों (आरएमक्यूसी, आरटीजीसी और आरएमजीसी) अधिग्रहित कर लेगा। इस परिदृश्य में, जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 'नए क्रेनों' के किराए पर अलग से व्यय पूर्वानुमानित किया है। पत्तन ने वर्णन किया है कि इसने यार्ड प्रचालन के लिए 6 आरटीजीसी किराए पर लेने का प्रस्ताव किया है और यह प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है। उक्त आरटीजीसी किराए पर लेने का पत्तन का प्रस्ताव वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की अवधि के दौरान जेएनपीटी में घटते हुए यातायात के परिदृश्य में है। यह तर्क देने के अतिरिक्त कि यातायात में गिरावट केवल अस्थायी घटना है, जेएनपीटी ने इस संबंध में कोई ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। तथापि, नए क्रेनों के अनुमानित किराया प्रभार को वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान को आधार मानते हुए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रति वर्ष 4.5% की वृद्धि लागू करते हुए कम किया जाता है। अगर जेएनपीटी के अनुमानों में कोई भिन्नता पाई जाती है तो उसके दरों के मान की अगली समीक्षा में उपयुक्त रुपायोजन किया जाएगा।

(ङ) जेएनपीटी ने बल्क कार्यकलाप से कंटेनर कार्यकलाप में कर्मचारियों की पुनः तैनाती और वेतन में सामान्य वृद्धि के आधार पर वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए कर्मचारियों के पारिश्रमिक में 18 से 25% तक की सीमा में वृद्धि अनुमानित की है। परंतु, बल्क कार्यकलाप का लागत विवरण अभी भी कर्मचारियों के पारिश्रमिक के लिए अनुमानित व्यय दर्शाता है। कंटेनर कार्यकलाप के लिए कर्मचारियों के पारिश्रमिक में अनुमानित वृद्धि को बल्क कार्यकलाप में कर्मचारियों के पारिश्रमिक में व्यय की अनुमानित कमी के सुसंगत नहीं देखा जाता है।

दिनांक 1 जनवरी, 2007 से देय वेतन संशोधन के प्रभाव पर जेएनपीटी द्वारा पूर्णतया विचार नहीं किया गया है। वर्ष 2005-06 के लिए कर्मचारियों के वास्तविक पारिश्रमिक पर 4.5% प्रतिवर्ष की वृद्धि की अनुमति देने के बाद वर्ष 2006-07 के लिए वेतन संशोधन के लिए 15% की वृद्धि मानी जाती है, जिसका कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में किया गया था, जिनके प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा हाल ही में संपन्न हुई है। यह प्रभाव जनवरी, 2007 से मार्च, 2007 तक तीन महीने के लिए प्रतिबंधित है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानों के संबंध में वेतन संशोधन के प्रभाव को पूर्ण अवधि के लिए माना गया है।

(च) जेएनपीटी द्वारा पूर्वानुमानित वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए इंजीनियरी सेवाओं हेतु अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के लिए लगभग 750 लाख रुपए के अनुमानित व्यय पर आधारित था। परंतु, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय लगभग 270 लाख रुपए देखा गया है। वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय का आधार लेते हुए परवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानों को कम किया जाता है।

प्रारंभ में, यह प्रतीत हुआ कि पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन कर्मचारियों के पारिश्रमिक का अलग से अनुमान करने के अतिरिक्त, इंजीनियरी सेवाओं में 'कर्मचारियों के पारिश्रमिक' पर विचार किया है। इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि लागत विवरण में दर्शाया गया इंजीनियरी सेवाओं का अनुमानित व्यय विभाजित आंकड़ा है, जिसमें इंजीनियरी सेवाओं के संगत कर्मचारियों का पारिश्रमिक शामिल है। इसका अर्थ यह है कि कर्मचारियों के पारिश्रमिक के लिए व्यय की दोहरी गणना नहीं हुई है।

(छ) (i) पत्तन ने प्रारंभ में 'पीपीडी, भंडार, पीएमसी और अन्य' के संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए लगभग 689 लाख रुपए की राशि का अनुमान किया था और वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित स्तर से थोड़े कम स्तर पर परवर्ती वर्षों के लिए यह व्यय पूर्वानुमानित किया। जेएनपीटी ने तर्क दिया है कि पीपीडी व्यय में वृद्धि मुख्यतः यातायात में वृद्धि द्वारा आवश्यक हुई सड़कों की मरम्मत और अनुरक्षण के कारण है। तथापि, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय 126.66 लाख रुपए सूचित किया गया है, अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानों को कम किया जाता है।

(ii) 'पीपीडी, भंडार/पीएमसी और अन्य' लागत की मदों की नामावली को देखते हुए, यह प्रतीत हुआ कि भंडार पर और अन्य मदों पर व्यय को सभी अन्य कार्यकलापों में आवंटित करना होगा। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस कार्यकलाप के अधीन दर्शाया गया व्यय कंटेनर कार्यकलाप से संबंधित प्रत्यक्ष व्यय है। जेएनपीटी द्वारा किए गए वर्णन पर विश्वास किया जाता है और इस मद पर संपूर्ण अनुमानित व्यय को अन्य कार्यकलापों में आगे किसी विभाजन के बिना माना जाता है।

(ज) प्रारंभ में, जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए संयंत्र और मशीनरी हेतु 70 लाख रुपए की सीमा तक बीमा लागत पूर्वानुमानित की थी। तथापि, वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक परिणाम दर्शाते हैं कि इसने समुद्री कार्यकलाप के अधीन केवल 1.74 लाख रुपए का व्यय किया है।

पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन और समुद्री कार्यकलाप के अधीन बीमा लागत हेतु वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग 4 करोड़ रुपए अनुमानित किया है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमान पर इसके दरों के मान की अगली समीक्षा के दौरान सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(xv) समुद्री कार्यकलाप :

- (क) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए जल हेतु अनुमानित व्यय को वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़े को आधार के रूप में लेते हुए और पोत यातायात में प्रतिशतता वृद्धि पर तथा स्वीकार्य वृद्धि अनुपात पर विचार करते हुए कम किया जाता है।
- (ख) जेएनपीटी ने छोटे निर्माण कार्यों के लिए वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 हेतु क्रमशः 42.89 लाख रुपए, 44.65 लाख रुपए और 46.48 लाख रुपए की राशि अनुमानित की है। जैसा पिछले तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों से देखा जा सकता है, वर्ष 2003-04 के दौरान अधिकतम व्यय केवल 26.35 लाख रुपए था। यद्यपि, अनुमानों के उच्चतर स्तर के लिए कारण अस्पष्ट है, फिर भी जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों को किसी आशोधन के बिना माना जाता है।
- (ग) वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित तलकषण व्यय में पत्तन द्वारा वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 9% की वृद्धि की गई है। परवर्ती दो वर्षों, 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमान 4% के वृद्धि अनुपात के साथ पूर्वानुमानित किए गए हैं। वर्ष 2005-06 के लिए अपने प्रारंभिक अनुमान के संदर्भ में पूछे गए प्रश्न पर जेएनपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि पूर्वानुमानों में वृद्धि ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया के साथ करार में वृद्धि खण्ड के अनुसार है। जेएनपीटी के अनुमानों पर किसी आशोधन के बिना विश्वास किया जाता है।
- (घ) वर्ष 2006-07 के लिए टग/पायलट लांच के किराए पर होने वाला अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय का लगभग 23 गुना था। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमान भी वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में अधिक पाए गए थे। न तो प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों की संख्या में कोई पर्याप्त वृद्धि और न ही पत्तन के स्वामित्व वाले क्राफ्ट की प्रचालन लागत में कोई कमी सूचित की गई है, इसलिए जेएनपीटी से अनुमानों का औचित्य देने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने मात्र यह वर्णन किया है कि इसने वर्ष 2006-07 से दो अतिरिक्त टग और दो अतिरिक्त पायलट लांच किराए पर लिए हैं। पत्तन द्वारा किया गया वर्णन न तो अनुमानों के व्योरो अथवा न ही लेखबद्ध साक्ष्य द्वारा ही समर्थित है। जेएनपीटी ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि क्या किराए पर लेने की व्यवस्था वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए भी जारी रहेगी या नहीं।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान फ्लोटिंग क्राफ्ट (नौकाओं) के अधिग्रहण के लिए 102.10 करोड़ रुपए का कुल पूंजी परिव्यय पूर्वानुमानित किया है। यह उल्लेखनीय है कि अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित फ्लोटिंग क्राफ्ट में तीन पॉयलट लांच और तीन टग शामिल हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, दो अतिरिक्त टग और दो अतिरिक्त पायलट लांच को किराए पर लेने की आवश्यकता का पर्याप्त रूप से औचित्य नहीं दिया गया है। जैसा पहले वर्णन किया गया है, टग और पायलट लांच को किराए पर लेने के अनुमानित व्यय का औचित्य देने के लिए न तो प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित पोत की संख्या में काफी वृद्धि हुई है और न ही पत्तन के स्वामित्व वाली नौकाओं की प्रचालन लागत में कोई कमी हुई है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानों को पोतों की संख्या में वृद्धि पर विचार करते हुए और संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 4.5% प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करके तथा वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए कम किया जाता है।

(xvi) संपदा कार्यकलाप

वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए लघु निर्माण कार्यों पर अनुमानित व्यय वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक व्यय का लगभग 15% पाया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। अगर गलत अनुमान के कारण कोई भिन्नता पाई जाती है तो जेएनपीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा में आवश्यक समायोजन किए जाएंगे।

- (xvii) वर्ष 2004-05 के लिए कुल मूल्यहास की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कुल मूल्यहास में काफी वृद्धि देखी गई थी। पत्तन ने कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्दिष्ट दरों को लागू करने के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों पर मूल्यहास में परिवर्तन के लिए 69.60 करोड़ रुपए का समायोजन किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.7.1 निर्दिष्ट करता है कि कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए मौजूदा मानदंडों का अनुपालन करते हुए मूल्यहास की अनुमति सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है और इसने आगे पुष्टि की है कि वर्ष 2005-06 के लिए मूल्यहास में वृद्धि मूल्यहास के परिकलन की विधि में परिवर्तन के कारण है। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए यथा परिकलित मूल्यहास को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ मान लिया जाता है।

- (xviii) जेएनपीटी ने रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की व्यवस्था के अधीन बल्क टर्मिनल निजी प्रचालक को सौंप दिया है। 'मनसा' ने प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई परिसंपत्तियों को मानने पर एक महत्वपूर्ण बिंदु उठाया है। जैसा 'मनसा' द्वारा सही इंगित किया गया है, स्वामी पत्तन द्वारा प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को संगत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के अधीन पत्तन के ढांचागत विकास के प्रयोजनार्थ एस्क्रो खाते के अधीन अलग से रखना अपेक्षित है। 'मनसा' द्वारा पूछा गया

विवादास्पद प्रश्न यह है कि क्या बीओटी प्रचालक को सौंपी गई परिसंपत्तियों पर अभिलाभ की अनुमति दी जा सकती है, जबकि स्वामी पत्तन रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्राप्त कर रहा है। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की व्यवस्था के अधीन स्वामी पत्तन द्वारा बीओटी प्रचालक को सौंपी गई परिसंपत्तियां स्वामी को किसी अभिलाभ की अर्हक नहीं होंगी। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने बल्क कार्यकलाप से बीओटी प्रचालक को सौंपी गई सभी परिसंपत्तियां हटा दी हैं। यह उल्लेखनीय है कि बल्क कार्यकलाप में लगाई गई पूंजी, जो वर्ष 2003-04 में लगभग 236 करोड़ रुपए थी, वर्ष 2004-05 में घटकर लगभग 79 करोड़ रुपए हो गई है। यह अंतर जैसा जेएनपीटी द्वारा यथावर्णित है, बल्क टर्मिनल के परिवर्तन पर सौंपी गई और रद्द की गई परिसंपत्तियों के कारण है। इसके अतिरिक्त, जेएनपीटी ने वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2005-06 के लिए अपना लागत विवरण संशोधित किया है और लगाई गई पूंजी के आंकड़े से शेडों के मूल्य को हटा दिया है।

(xix) लगाई पूंजी

(क) जैसा पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन उपसकरणों के अधिग्रहण हेतु वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए पूंजी परिव्यय पूर्वानुमानित किया है, जब वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए पूर्वानुमानित यातायात लगभग 20% से 35% तक की सीमा में कम है। पत्तन से इन अतिरिक्त उपसकरणों के अधिग्रहण के लिए प्रदान किए गए अनुमोदन से संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध करने के बावजूद हमें जेएनपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

फिर भी, कंटेनर प्रहस्तन उपसकरणों के अधिग्रहण पर अनुमानित पूंजी परिव्यय पर जेएनपीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा में सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ख) पत्तन ने पत्तन की सड़कों को चौड़ा करने पर वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 400 लाख रुपए, 1500 लाख रुपए, 3300 लाख रुपए और 3600 लाख रुपए का पूंजीगत व्यय पूर्वानुमानित किया है। अगर ये सड़कें उस प्रचलन क्षेत्र, जहां बर्थ और भंडारण यार्ड स्थित हैं, में नहीं हैं, तो पूंजी परिव्यय संपदा कार्यकलाप के अधीन आवंटित किया जाना होगा। पत्तन की सड़कों को चौड़ा करने पर हुए व्यय को कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप को आवंटित करने का कारण स्पष्ट करते हुए पत्तन ने वर्णन किया है कि ये सड़कें आंतरिक सड़कें हैं और इन आंतरिक सड़कों का प्रयोग कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए किया जाता है। पत्तन की सड़कों को चौड़ा करने पर पूंजी परिव्यय के कंटेनर कार्यकलाप को आवंटन पर किसी परिवर्तन के बिना विचार किया जाता है।

(ग) प्रस्तावित पूंजी परिव्यय में पत्तन क्षेत्र के भीतर रेल मार्गों को दोहरा करने पर वर्ष 2007-08 और 2008-09 प्रत्येक के दौरान 1500 लाख रुपए, सेवा बर्थ के पीछे क्षेत्र के विकास के लिए 2079 लाख रुपए, आईसीडी यार्ड के विकास पर 1230 लाख रुपए, रेडियो डाटा टर्मिनल (आरडीटी) के लिए 700 लाख रुपए शामिल हैं। इन निवेशों के कारण कार्यनिष्पादन में सुधार/इकाई प्रचालन लागत में कमी अस्पष्ट रही है। फिर भी, प्रस्तावित निवेश पर इस विश्लेषण में जेएनपीटी के दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन के समय सत्यापन के अधीन विचार किया जाता है।

(घ) जेएनपीटी ने समुद्री कार्यकलाप के अधीन यथा प्रदर्शित फ्लोटिंग क्राफ्ट के अधिग्रहण के लिए 10210 लाख रुपए का कुल पूंजी परिव्यय पूर्वानुमानित किया है। पत्तन ने अतिरिक्त क्राफ्ट के अधिग्रहण के कारण कार्यनिष्पादन में सुधार अथवा इकाई लागत में कमी द्वारा प्राप्त किए जाने वाले लाभों का कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। फ्लोटिंग क्राफ्ट में तीन पायलट लांच, एक वीआईपी लांच और तीन टग शामिल हैं। फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रस्तावित अधिग्रहण पर वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए व्यय किए जाने का प्रस्ताव है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.6.3 के अनुसार एक विश्लेषण प्रस्तुत करने के अनुरोध पर जेएनपीटी ने उत्तर दिया है कि ऐसा विश्लेषण अनिवार्य प्रतीत नहीं होता, क्योंकि निवेश सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से किया जा रहा है। संगत संशोधित दिशानिर्देश सरकार की प्रशुल्क नीति का हिस्सा है। अगर जेएनपीटी संगत प्रशुल्क दिशानिर्देश को लागू करने से छूट की अपेक्षा करता है तो पत्तन को सरकार के समक्ष ऐसा प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए था। जेएनपीटी की ओर से यह उचित नहीं है कि वे सरकारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करने से इंकार करें। समुद्री क्षेत्र के लिए प्रारूप नीति (अशोधित) में इंगित सूचित किए गए पूर्वानुमानित यातायात से 30% अधिक स्तर तक क्षमता की योजना बनाने की सूचित आवश्यकता के आलोक में 10210 लाख रुपए के प्रस्तावित परिव्यय पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ङ) जेएनपीटी ने 800 करोड़ रुपए की राशि के लिए वर्ष 2008-09 में भारी तलकषण परियोजना संकल्पित की है। इस संबंध में पत्तन के दिनांक 6 जनवरी, 2006 के पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की गई सरकारी स्वीकृति की प्रति नहीं पाई गई थी। यहां तक कि जेएनपीटी को स्वीकृति पत्र की प्रति प्रस्तुत करने के लिए किए गए अनुरोध के बाद भी जेएनपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। परियोजना के लागत लाभ का विश्लेषण इंगित करते हुए संगत रिपोर्ट भी इस संबंध में हमारे द्वारा किए गए अनुरोध के बावजूद उपलब्ध नहीं कराई गई। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने सूचित किया है कि वित्तपोषण पैटर्न अभी तक अनुमोदित नहीं किया गया है। दूसरी ओर, एमवीपीटी ने इस प्राधिकरण को सूचित किया है कि वह इस परियोजना के लिए 100 करोड़ रुपए का अंशदान करेगा।

उचित व्योरे के अभाव में उन पोतों, जिनका पत्तन में आगमन होगा, की अतिरिक्त संख्या और पत्तन को प्राप्त होने वाली परिणामी अतिरिक्त आय का अनुमान लगाना संभव नहीं पाया गया। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने प्रशुल्क की वैधता अवधि की बिल्कुल समाप्ति (2008-09) में इस बड़े निवेश की संकल्पना की है। यहां तक कि अगर तलकषण कार्य तत्काल भी प्रारंभ होता है, फिर भी निष्पादन में जैसा जेएनपीटी द्वारा वर्णन किया गया है, 27 महीने का समय लगेगा। इसका अर्थ यह है कि तलकषण परियोजना का लाभ वर्ष 2009-10 अर्थात् अनुमोदित प्रशुल्क की वैधता अवधि के बाद ही उपलब्ध होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, इस प्रस्तावित पूंजी परिवर्धन से अभी प्रयोक्ता पर बोझ डालना उचित नहीं हो सकता। इस स्थिति के दृष्टिगत, 800 करोड़ रुपये के प्रस्तावित परिवर्धन पर लगाई गई पूंजी के निर्धारण के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया जाता। एमबीपीटी में प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा से संबंधित मामले में भी ऐसा ही अपवर्जन किया गया है।

यदि, ऐसा होता है कि परियोजना मौजूदा प्रशुल्क वैधता चक्र के भीतर ही पूरी कर ली जाएगी, तब जेएनपीटी परियोजना के संभावित चालू करने के कम से कम 6 महीने पूर्व भारी तलकषण की लागत की वसूली के लिए विशेष दर नियत करने हेतु उचित प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

- (च) यद्यपि, जेएनपीटी ने समुद्री कार्यकलाप के अधीन प्रदर्शित जीएसआर पाइपलाइन पर वर्ष 2008-09 में पूर्वानुमानित 1000 लाख रुपये के प्रस्तावित पूंजी परिवर्धन के प्रयोजन और प्राप्त होने वाले लाभों के संबंध में समुचित व्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं, फिर भी जेएनपीटी के प्रशुल्क की आगामी समीक्षा के समय सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में इस पर विचार किया जाता है।
- (छ) जेएनपीटी ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि क्या पत्तन क्राफ्ट जेट्टी/पत्तन क्राफ्ट बर्थ की पूंजी और अन्य लागतों को दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश के पैरा 11(xiii) के अधीन सुझाव दिए गए अनुसार पोत-संबद्ध कार्यकलाप को सही रूप से आवंटित किया गया है या नहीं। विभिन्न कार्यकलापों से अभिज्ञात परिसंपत्तियों के व्योरे के अभाव में इन लागतों का आवंटन जेएनपीटी द्वारा सही रूप से किया माना गया है।
- (ज) पोत-संबद्ध आय और बीओटी प्रचालकों से पट्टा किराया शामिल करने के लिए लागत विवरण को आशोधित करते समय जेएनपीटी ने संपदा कार्यकलाप के अधीन पूंजी ब्लॉक में भी वृद्धि की है। ऐसा विचार हो सकता है कि पट्टा किराया और संबद्ध परिसंपत्ति ब्लॉक को बल्क कार्यकलाप के अधीन दर्शाया जाना होगा। चूंकि, संबंधित भूमि से पट्टा किराए को संपदा कार्यकलाप के अधीन लिया जाता है, इसलिए संपदा कार्यकलाप के अधीन पूंजी ब्लॉक में भूमि के मूल्य को शामिल करने पर किसी आशोधन के बिना विचार किया जाता है।
- (झ) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्व में लगाई गई पूंजी के अनुमानित परिकलनों के अनुसार इसने वर्ष 2005-06 के अंत में अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का मूल्य 779.80 करोड़ रुपये दर्शाया था। पत्तन द्वारा बाद में प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए वार्षिक लेखे से यह पाया गया है कि वर्ष 2005-06 के अंत में अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का मूल्य 800.87 करोड़ रुपये है। यद्यपि, जेएनपीटी ने अपने पूर्व के अनुमानों के लिए कार्यकलाप-वार निवल ब्लॉक प्रस्तुत किया है, फिर भी इसने दिनांक 31 मार्च, 2006 की यथास्थिति अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के वास्तविक इतिशेष का ऐसा कार्यकलाप-वार आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया। अन्य किसी विकल्प के अभाव में, दिनांक 31 मार्च, 2006 की यथास्थिति संपूर्ण पत्तन के लिए परिसंपत्तियों के वास्तविक निवल ब्लॉक को जेएनपीटी द्वारा पहले प्रस्तुत कुल अनुमानित निवल ब्लॉक की तुलना में अनुमानित कार्यकलाप-वार निवल ब्लॉक के अनुपात में सभी कार्यकलापों में विभाजित किया जाता है।
- (ञ) पत्तन ने बल्क कार्गो बर्थ और उथले जल वाले बर्थ की क्षितिजाकार सतह की 50% लागत कंटेनर कार्यकलाप को विभाजित की है। यह वर्णन करते हुए कि क्षितिजाकार सतह के लिए कोई व्योरा उपलब्ध नहीं है, पत्तन ने बल्क बर्थ और उथले जल बर्थ की क्षितिजाकार सतह की लागत का 50% कंटेनर कार्यकलाप को विभाजित किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में इस चरण पर कोई परिवर्तन नहीं किया जाता है। तथापि, पत्तन को इसके दरों के मान की आगामी समीक्षा में बर्थ की पूंजी लागत को आवंटित करने की सही कार्यविधि का अनुपातन करने का सुझाव दिया जाता है।
- (ट) यद्यपि, जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यशील पूंजी का अनुमान किया है, फिर भी पत्तन द्वारा प्रस्तुत चालू परिसंपत्तियों का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.9 के अधीन निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है। इसलिए, संगत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप चालू परिसंपत्तियों का अनुमान आशोधित किया जाता है।

तथापि, पत्तन ने लगाई गई पूंजी के हिसाब में चालू देयताओं का व्योरा प्रस्तुत नहीं किया है। अगर, वर्ष 2003-04 से 2005-06 तक के लिए वार्षिक लेखे में दी गई चालू देयताओं की राशि की तुलना चालू परिसंपत्तियों के स्वीकार्य घटकों से की जाती है तो कार्यशील पूंजी नकारात्मक आंकड़ा हो जाती है। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए कार्यशील पूंजी 'शून्य' मानी जाती है।

- (xx) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि लगाई गई पूंजी पर अनुमान्य अभिलेख को पत्तन की क्षमता का उपयोग अनुपात से जोड़ा जाना चाहिए। जेएनपीटी ने पत्तन की क्षमता वर्ष 2006-07 के लिए 12.36 लाख टीईयू

और वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 प्रत्येक के लिए 15.37 लाख टीईडू आकलित की है। जब जेएनपीटी द्वारा संगत 3 वर्षों के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात की तुलना आकलित क्षमता से की जाती है तो यह देखा गया है कि पत्तन वर्ष 2006-07 में लगभग 72%, वर्ष 2007-08 के लिए 56.06% और वर्ष 2008-09 में 64% पर सुविधाओं को परिचालित करेगा। लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के अधिकतम अनुमेय स्तर की अनुमति देने के लिए निर्धारित स्तर के रूप में 60% की न्यूनतम क्षमता उपयोगिता सीमा निर्धारित की जाती है। वर्ष 2006-07 और 2008-09 के लिए अनुमानित क्षमता उपयोगिता निर्धारित स्तर से अधिक है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित क्षमता उपयोगिता न्यूनतम निर्धारित स्तर से कम होती है।

पत्तन में वर्णन किया है कि कंटेनर प्रहस्तन क्षमता उपस्कर के उपयोग पर आधारित है। यह माना जाना होगा कि परिसंपत्ति आधार में फोत-संबद्ध सेवाओं और अन्य बुनियादी ढांचे के लिए परिसंपत्तियां शामिल हैं। दो निजी टर्मिनलों सहित संपूर्ण जेएनपीटी के विकास को देखते हुए विश्वास करने का कोई कारण नहीं है कि समग्र क्षमता उपयोग 60% से नीचे जाएगा। इसे ध्यान में रखते हुए, केवल कंटेनर प्रहस्तन क्षमता के आधार पर ही लगाई पूंजी पर अभिलाभ को जोड़ना सही नहीं हो सकता। जब क्षमता उपयोग 50 से 60% की सीमा में पाया जाता है, तब अधिकतम अनुमेय अभिलाभ की अनुमति मामला-दर-मामला आधार पर कारकों का विश्लेषण करने के बाद दी जानी होगी। इसे ध्यान में रखते हुए, यह उचित रूप से माना जा सकता है कि वर्ष 2007-08 के दौरान भी जेएनपीटी द्वारा न्यूनतम की प्राप्ति की जाएगी।

(ख) चूंकि, जेएनपीटी ने बल्क टर्मिनल बीओटी प्रचालक को सौंप दिया है, इसलिए यह विचार हो सकता है कि जेएनपीटी बल्क टर्मिनल में लगाई गई पूंजी पर कोई अभिलाभ प्राप्त करने का हकदार नहीं होगा। जैसा पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि इसने बीओटी प्रचालक को सौंपी गई परिसंपत्तियों को लगाई गई पूंजी के आंकड़ों से हटा दिया है। लगाई गई पूंजी का आंकड़ा, जो वर्ष 2003-04 में 221.86 करोड़ रुपए था, वर्ष 2004-05 में घटकर 72.48 करोड़ रुपए रह गया है, जो जेएनपीटी द्वारा दिए गए विवरण को सिद्ध करता है। चूंकि, जेएनपीटी ने पूंजीगत परिसंपत्तियों का कार्यकलाप-वार आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए बल्क कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण में प्रस्तुत लगाई गई पूंजी के आंकड़ों को सत्यापित नहीं किया जा सकता। यह माना जाता है कि बल्क कार्यकलाप में प्रदर्शित लगाई गई पूंजी का आंकड़ा बीओटी प्रचालक को नहीं सौंपी गई परिसंपत्तियां प्रदर्शित कर सकता है। इस स्थिति के दृष्टिगत, बल्क टर्मिनल पर लगाई गई पूंजी निर्धारित दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ (आरओसीडी) के लिए पात्र होगी।

(xxi) अचल परिसंपत्तियों का संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन श्रेणियों में वैज्ञानिक वर्गीकरण नहीं किया गया है। ऐसे वर्गीकरण के लिए कहे जाने पर जेएनपीटी ने व्यवसाय में प्रत्यक्षतः असंबद्ध परिसंपत्तियों से संबंधित कुछ व्योरे प्रस्तुत किए हैं। जैसा पहले वर्णन किया गया है, जेएनपीटी ने विद्यालय भवन और अस्पताल उपस्करों की लागत 668.42 लाख रुपए अभिज्ञात की है। अभिज्ञात करने का यह कार्य वर्ष 2005-06 के लिए संपदा कार्यकलाप से संबंधित अचल परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के अधिशेष मूल्य के संदर्भ में किया गया है। चूंकि, जेएनपीटी ने इन परिसंपत्तियों का मूल्यहासित मूल्य प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 7.40% की जोखिम मुक्त दर पर 668.42 लाख रुपए की लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है।

प्राप्त कर्मचारियों के लिए अस्पताल को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.7 में व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्ति के रूप में इंगित किया गया है, जिसके लिए अभिलाभ की अनुमति केवल 7.4% की जोखिम मुक्त दर पर दी जाएगी। चूंकि, जेएनपीटी ने अस्पताल भवन की लागत अभिज्ञात नहीं की है, इसलिए 10 करोड़ रुपए की राशि को तदर्थ आधार पर अस्पताल भवन की लागत माना जाता है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए 7.4% की जोखिम मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ की अनुमति दी जाती है। अचल परिसंपत्तियों के शेष निवल ब्लॉक पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए लगाई गई पूंजी पर 15% का अभिलाभ मिलेगा।

जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.7 और 2.9.8 के अनुरूप अपनी परिसंपत्तियों को वर्गीकृत करने का कार्य प्रारंभ करने और अगली समीक्षा के समय व्योरे प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है, जिस आधार पर अभी विचार की गई स्थिति (तदर्थ) की भी समीक्षा की जाएगी और अगर आवश्यक हुआ तो समायोजन किए जाएंगे।

(xxii) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अंतर्गत में, संपूर्ण पत्तन और विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण को आशोधित किया गया है। आशोधित लागत विवरण अनुबंध-1(क) से (ड) के रूप में संलग्न हैं। संपूर्ण पत्तन के मुख्य कार्यकलापों के परिणामों का सारांश निम्नानुसार है -

विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (करोड़ रुपए)			प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)			औसत अधिशेष/ घाटा %	
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	औसत	पूर्व का औसत
समग्र पत्तन	498.10	490.72	546.07	143.58	139.81	168.17	29.42%	28.49%	30.80%	29.57%	29.25%
बल्क	5.21	1.74	0.58	(22.01)	(24.15)	(24.74)	(422.41%)	(1422.49%)	(4265.40%)	(2036.77%)	(2021.96%)
रौप्य	247.24	235.82	269.69	44.97	41.19	50.62	18.19%	17.55%	18.77%	18.17%	18.05%
रामुदी कार्यकलाप	150.10	170.91	189.43	105.83	107.47	116.28	66.90%	59.35%	61.38%	62.55%	61.85%
समग्र	77.42	72.26	86.37	13.05	14.15	24.14	16.90%	24.25%	27.95%	23.03%	23.08%

उपर्युक्त संक्षिप्त परिणाम वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए, जैसा पहले वर्णित है, प्रत्येक कार्यकलाप की संबंधित प्रचालन आय के समानुपात में सभी कार्यकलापों के लिए पूर्व के 561.73 करोड़ रुपए के वास्तविक अधिशेष का 50% समंजित करने के बाद हैं।

- (क) संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति 451.57 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाती है। यह अगले तीन वर्षों के लिए प्रचालन आय का औसत 29.57% निवल अधिशेष बैठता है। इसलिए, जेएनपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति देने का मामला नहीं बनता, परंतु जेएनपीटी में मौजूदा प्रशुल्क में कमी के लिए मजबूत मामला बनता है।
- (ख) सही अर्थों में, बल्क कार्यकलाप 71.50 करोड़ रुपए का कुल निवल घाटा दर्शाता है। यद्यपि, जेएनपीटी ने बल्क टर्मिनल बीओटी प्रचालक को सौंप दिया है, यह उथले जल बर्थ में बल्क कार्यकलाप करता है। उथले जल बर्थ से संबंधित सभी व्यय, जैसा पत्तन द्वारा यथा वर्णित है, बल्क कार्यकलाप के अधीन दर्शाए जाते हैं। परंतु, गलत आवंटन के कारण पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए लागत विवरण के अधीन भी उथले बर्थ में प्रहस्तन किए गए कंटेनरों से होने वाली आय पर विचार किया है। इस स्थिति में, बल्क कार्यकलाप द्वारा दर्शाए गए कुल निवल घाटे को अन्य अधिशेष उत्पन्न करने वाले कार्यकलापों द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता देने की आवश्यकता है।
- (ग) संपदा कार्यकलाप 57.18 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष दर्शाता है। जेएनपीटी द्वारा दाखिल संदर्भगत प्रशुल्क प्रस्ताव संपदा कार्यकलाप की मौजूदा दरों में किसी वृद्धि की संकल्पना नहीं करता। चूंकि, जेएनपीटी के प्रशुल्क में कमी का मामला बनता है, इसलिए संपदा कार्यकलाप की मौजूदा दरों में कमी होनी चाहिए। संपदा कार्यकलाप के लिए दरें लागत वर्धित दृष्टिकोण के आधार पर नियत नहीं की जाती हैं। महापत्तन न्यासों की संपदा के संबंध में यह प्राधिकरण सरकार द्वारा समय-समय पर जारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करता है। जेएनपीटी ने अपनी संपदा के लिए दरों की समीक्षा हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सहमति दे दी है।

जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि संपदा कार्यकलाप से अधिशेष का प्रयोग इस आधार पर किसी अन्य कार्यकलाप की परस्पर आर्थिक-सहायता के लिए नहीं किया जाना चाहिए कि भूमि एक अत्यधिक दुर्लभ और अचल संसाधन है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.11.5 पत्तन प्रचालनों में घाटे की पूर्ति के लिए संपदा कार्यकलाप से अंशदान की अनुमति देता है।

उपर्युक्त सारणी में दिए गए सारांश परिणाम दर्शाते हैं कि समुद्री कार्यकलाप 323.54 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष अर्जित करते हैं और कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप 136.98 करोड़ रुपए का कुल निवल अधिशेष दर्शाते हैं। समुद्री कार्यकलाप और कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए संपदा कार्यकलाप के अधिशेष को समायोजित करने के बाद बल्क कार्यकलाप के 14.32 करोड़ रुपए के घाटे को बराबर-बराबर वहन करना उपयुक्त होगा। उस स्थिति में, समुद्री कार्यकलाप 316.38 करोड़ रुपए का निवल समायोजित अधिशेष दर्शाएगा, जो विचाराधीन तीन वर्षों के लिए समुद्री कार्यकलाप की कुल प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में 61.02% बैठता है।

कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप, जिसमें 129.82 करोड़ रुपए का समायोज्य अधिशेष होगा, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कंटेनर कार्यकलाप की कुल प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में 17.24% का औसत निवल अधिशेष दर्शाता है।

पत्तन प्रशुल्क विनियमित करने के लिए अनुपालन किए गए लागत वर्धित सिद्धांतों का सख्त अनुप्रयोग मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों में लगभग 60% और कंटेनर संबद्ध प्रभारों में 15% की सीमा तक कमी अवश्य करेगा। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि बुनियादी ढांचे के विकास के लिए प्रस्तावित कई पहलें लागत विवरण के अनुसार अन्यथा आवश्यक प्रशुल्क में कमी को तत्समय संयत करने के लिए उचित हो सकती हैं। इसलिए, मौजूदा कंटेनर संबद्ध प्रभारों में 15% और मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों में 30% की एकबारगी कमी इस समय उचित पाई जाती है। असमायोजित छोड़ा गया अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर आकलित किया जा सकता है और वर्ष 2009-10 से प्रारंभ होने वाले अगले चक्र के लिए नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समंजित किया जा सकता है। हालांकि, इस विश्लेषण में विचारित वित्तीय स्थिति वित्तीय वर्ष 2006-07 के परिणामों से संबंधित है, लेकिन प्रशुल्क में की गई कमी इस वर्ष के केवल उत्तरवर्ती हिस्से में लागू हो पाएगी। इसलिए, संशोधन-पूर्व की दरें लागू करने से वर्ष 2006-07 में अर्जित अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतया समायोजित किया जाएगा।

- (xxiii) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.15 निर्दिष्ट करता है कि पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रयोक्ता द्वारा प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा। जेएनपीटी ने तर्क दिया है कि ऐसे मामलों पर गुणावगुण के आधार पर विचार किया जाएगा। उपलब्ध विशिष्ट दिशानिर्देशों के दृष्टिगत ऐसे मामला-दर-मामला आधार के विवेकाधीन निर्णय पत्तन पर नहीं छोड़े जा सकते। यह वर्णन करते हुए एक सामान्य टिप्पणी कि पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा, को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.15 में यथानिर्दिष्ट के अनुसार सम्मिलित किया जाता है।
- (ख) जेएनपीटी ने विशिष्ट समुद्री यात्रा के दौरान प्रहस्तन किए गए तटीय/विदेशगामी कार्गो की मात्रा के समानुपात में पोत-संबद्ध प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। तटीय दरें लगाना उस समय पर निर्भर करता है, जब पोत लदान करने वाले पत्तन पर तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करता है और तटीय दरें केवल उस समय तक की प्रभार्य हैं,

जब तक पोत इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानक खण्ड के अनुसार उतराई के पत्तन पर तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है। तदनुसार, खण्ड 1.2(i) के उप-खण्ड (ग) और (घ) जेएनपीटी द्वारा प्रारंभ में यथा प्रस्तावित संशोधित किए जाते हैं।

(ग) मौजूदा खण्ड 1.2(iii)(क), जो डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने का नियंत्रण करता है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.19.1 द्वारा यथापेक्षित ऐसे परिवर्तन के लिए किसी विशिष्ट बैंक को इंगित नहीं करता है। जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि वह डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के प्रयोजनार्थ भारतीय रिजर्व बैंक से प्राप्त संदर्भ दरें लागू कर रहा है। इस प्रयोजनार्थ संदर्भ बैंक के रूप में भारतीय रिजर्व बैंक को निर्दिष्ट करते हुए प्रस्तावित खण्ड 1.2(iii)(क) को उचित रूप से आशोधित किया जाता है।

(घ) जेएनपीटी से भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) के संदर्भ में विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की दर अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने इस आधार पर विशिष्ट दर प्रस्तावित नहीं की है कि पीएलआर परिवर्तनीय है। चूंकि, दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.18.2 में यथानिर्दिष्ट भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2% अधिक होनी चाहिए, इसलिए खण्ड 1 के उप-खण्ड 1.2 में प्रस्तावित टिप्पणी (vi)(ख) को 11% की विद्यमान पीएलआर के संदर्भ में उचित रूप से आशोधित किया जाता है।

(ङ) जेएनपीटी तक जाने के लिए एमबीपीटी की सीमाओं के भीतर साझा पहुंच मार्ग से होकर गुजरने वाले पोत इस समय एमबीपीटी के दरों के मान में निर्धारित जेएनपीटी को पत्तन देयताओं का 42.50% अदा करते हैं। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रारूप दरों के मान की व्यवस्था दिनांक 27 अगस्त, 2002 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित व्यवस्था से भिन्न देखी जाती है। एमबीपीटी के प्रशुल्क के संशोधन से संबंधित एक पृथक कार्यवाही में इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी में पत्तन देयताओं की इकाई दर बढ़ाने का निर्णय लिया है, परंतु जेएनपीटी जाने वाले पोतों द्वारा देय प्रतिशतता हिस्से को घटाकर 39.35% कर दिया है, ताकि पोतों की इस श्रेणी के लिए राजस्व निष्प्रभावण स्थिति बनाई रखी जा सके। एमबीपीटी के दरों के मान में अनुमोदित संशोधित प्रावधान का अनुपालन जेएनपीटी द्वारा भी किया जाना होगा, क्योंकि यह इस संबंध में एमबीपीटी की केवल एक संग्रहणकर्ता एजेंसी के रूप में कार्य करता है। तथापि, संशोधित दर एमबीपीटी के संशोधित दरों के मान के कार्यान्वयन की तारीख से लागू होगी।

(च) (i) अनुसूची 2.2 (ए) में निर्धारित पायलिटेज शुल्क एक ही टर्मिनल के भीतर शिपिंग के एक कार्य सहित विभिन्न सेवाओं के लिए लगाया जाने वाला मिश्रित प्रभार है। यद्यपि, जेएनपीटी ने मिश्रित प्रभार से अंतरण के कार्य को हटाने का प्रस्ताव किया है, फिर भी इसने पायलिटेज शुल्क की इकाई दर में अपेक्षित समायोजन नहीं किया है। इसलिए, पत्तन को पोत के अंतरण से संबद्ध लागत घटक प्रस्तुत करने और मिश्रित शुल्क की इकाई दर को समतुल्य रूप से कम करने का परामर्श दिया गया था। पत्तन ने आग्रह किया है कि पोत के अनुरोध पर अंतरण बहुत बिरल और पूरक प्रकृति का होता है।

यहां तक कि यद्यपि पत्तन ने दावा किया है कि यह निःशुल्क अंतरण सुविधा प्रदान करता है, फिर भी यह नहीं नकारा जा सकता कि इस सेवा की लागत अन्यत्र शामिल की जाती है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतरण के लिए शर्त अन्तर्निहित करती है कि प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क में प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोत का एक अंतरण प्रभार शामिल है। अंतरण कार्यकलाप के साथ संबद्ध लागत घटक प्रस्तुत करने के लिए पत्तन को अनुरोध करते समय पत्तन को यह इंगित किया गया था कि पायलिटेज फीस के पहले स्लैब के लिए लागू प्रस्तावित इकाई दर में 10% की कमी लागू की जाएगी, अगर पत्तन उचित लागत घटक प्रस्तुत नहीं करता। कुछ अन्य पत्तनों में भी, अंतरण के घटक को पृथक्करण प्रयोजन के लिए मिश्रित दर के 10% के रूप में लिया जाता है।

पोत के अनुरोध पर किए गए अंतरण के लिए अंतरण प्रभार लागू पायलिटेज शुल्क के 20% पर लगाया जाना प्रस्तावित है। इसलिए, सीएसएलए ने मांग की है कि इस संघटक को अलग करके पायलिटेज शुल्क 20% घटाया जाना चाहिए। यह माना जाना होगा कि यह आकलन उचित नहीं हो सकता, जब प्रशुल्क संपूर्ण उप-कार्यकलाप की लागत के आधार पर नियत किया जाता है न कि विशेष रूप से प्रत्येक मदकृत सेवाएं प्रदान करने की लागत के आधार पर। इसलिए, शिपिंग संघटक को हटाने के लिए मिश्रित पायलिटेज शुल्क में 10% की कमी लागू की जाती है।

जैसा ऊपर वर्णित है, अंतरण प्रभार प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क के स्तर पर लागू पायलिटेज शुल्क के 20% पर जारी रखना प्रस्तावित है। तथापि, प्रशुल्क की इस मद को पायलिटेज शुल्क की प्रतिशतता के रूप में दरों के मान में निर्धारित करना आवश्यक नहीं है। इसे पायलिटेज शुल्क से किसी संबद्धता के बिना पूर्ण संख्या में निर्धारित किया जाता है।

(ii) जेएनपीटी ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर न्हावा जेट्टी, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह बर्थ अथवा जेएनपीटी की सीमाओं में कहीं भी पोतों के अंतरण के लिए प्रस्तावित पायलिटेज शुल्क के 50% पर अंतरण प्रभार प्रस्तावित किया है। लागू पायलिटेज शुल्क के प्रभार की 50% की प्रस्तावित मात्रा मौजूदा व्यवस्था में है; दर की प्रस्तावित मात्रा स्वीकार की जाती है। तथापि, इस प्रशुल्क मद को पायलिटेज शुल्क की प्रतिशतता के रूप में दरों के मान में निर्धारित करना आवश्यक नहीं है। इसे पायलिटेज शुल्क से किसी संबद्धता के बिना पूर्ण संख्या में निर्धारित किया जाता है।

- (iii) लागू किए गए उपर्युक्त परिवर्तनों के दृष्टिगत पायलिटैज शुल्क की परिभाषा पर्याप्त क्षमता के टग/लांच की अपेक्षित संख्या से एक आगम और एक बहिर्गम आवागमन तथा पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के अंतरण को शामिल करने के लिए आशोधित की जाती है। पोतों के अनुरोध पर अंतरण किए जाने से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 6.4 में यथा निर्दिष्ट पृथक अंतरण प्रभार लगेगा।
- (iv) मौजूदा दरों के मान में पायलिटैज शुल्क के लिए छः स्तरीय स्लैब पहले चार स्लैब के लिए समरूप दर पर और पांचवे तथा छठे स्लैब के लिए उच्चतर दरों पर निर्धारित किए गए हैं। जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरों के मान में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वृद्धिकारी जीआरटी के लिए कम होती दरों के साथ तीन-स्तरीय स्लैब प्रस्तावित किया है। ऐसा करते समय, इसने पहले स्लैब के लिए मौजूदा दरों का निम्नतम अपनाया है, जिस पर अंतरण घटक को हटाने के लिए 10% कमी लागू की जाती है। दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए दरें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वृद्धिकारी जीआरटी के लिए पहले स्लैब के 80% और 70% पर निर्धारित की जाती हैं। 30000 जीआरटी से अधिक वाले पोत युक्तिसंगत घटती हुई दरों द्वारा लाभान्वित होंगे। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि जैसा पत्तन द्वारा वर्णन किया गया है, 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों की संख्या जेएनपीटी में पर्याप्त नहीं है। इसलिए, यौक्तिकीकरण के कारण पत्तन के राजस्व में कोई अधिक कमी नहीं होगी।
- (छ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 6.10 निर्दिष्ट करता है कि पत्तन देयताएं लगाने के लिए जीआरटी का एक स्लैब होगा। मौजूदा दरों के मान में बल्क पोत, कंटेनर पोत और कार वाहक पोतों के संदर्भ में तीन श्रेणियों में दरें निर्धारित की गई हैं। इसके अलावा, 10 टन और उससे अधिक के पोतों का एक और वर्गीकरण भी है तथा टग नौका, नदी की नौकाओं के लिए पृथक वर्गीकरण और अपतटीय पोतों के लिए चौथा वर्गीकरण है। किसी भी मामले में, पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए एकल दर है। जेएनपीटी ने मौजूदा व्यवस्था जारी रखने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, पत्तन देयताओं की अनुसूची की मौजूदा और प्रस्तावित व्यवस्था संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का उल्लंघन नहीं करती हैं, इसलिए प्रस्तावित व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (ज) बर्थ किराए के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 6.10 में यथानिर्दिष्ट प्रभार लगाने के लिए जीआरटी का एक स्लैब होगा। जेएनपीटी के दरों के मान में बर्थ किराए की मौजूदा अनुसूची में कंटेनर बर्थ, बल्क बर्थ, बहुप्रयोजनीय बर्थ और उतराई जेट्टी पर कब्जा करने के लिए बर्थ किराया प्रभार की समरूप दर निर्धारित की गई है। लंगरगाह बर्थ का अधिभोग करने वाले पोतों के लिए बर्थ किराए की घटी हुई दर निर्धारित की गई है। जेएनपीटी ने बल्क और बहुप्रयोजनीय बर्थ हटाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, प्रस्तावित व्यवस्था संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथित नहीं होती है, इसलिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित किया जाता है।
- (झ) (i) मौजूदा दरों के मान में चावल, गेहूं और लोहे के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पूरा होने का समय निर्धारित करते हुए मौजूदा दरों के मान में एक शर्त है। चूंकि, बल्क बर्थ जेएनपीटी द्वारा निजी प्रचालक को सौंप दिया गया है, इसलिए मौजूदा शर्त अनावश्यक हो सकती है। इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर जेएनपीटी ने उथले जल वाले बर्थ में भविष्य में उक्त कार्गो का प्रहरस्तन पूरा करने के लिए मौजूदा शर्त जारी रखने का अनुरोध किया है। इस स्थिति के दृष्टिगत, मौजूदा शर्त को जारी रखने की अनुमति दी जाती है, लेकिन इस परिकल्पना के शर्ताधीन कि पूर्ववर्ती बल्क बर्थों और उथला जल बर्थों में प्रदत्त सुविधा तथा प्रचालन शर्त पर्याप्त रूप में वही रहेंगी।
- (ii) मौजूदा दरों के मान में एक शर्त द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पूरा करने का समय इंगित करती है। पत्तन ने इस शर्त को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, द्रव कार्गो का प्रहरस्तन बीपीसीएल द्वारा किया जा रहा है, इसलिए, इस संबंध में शर्त अनावश्यक हो गई है और इसे हटा दिया जाना चाहिए। इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर जेएनपीटी ने इस आधार पर इस शर्त को हटाने पर सहमति नहीं दी कि बीपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार पर आधारित है। जेएनपीटी ने प्रस्तावित शर्त के लिए रॉयल्टी के संग्रहण की संगतता स्पष्ट नहीं की है। प्रस्तावित शर्त मात्र द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन के पूरा होने का समय इंगित करती है। चूंकि, बीपीसीएल के बर्थ में आने वाले पोतों पर पोत-संबद्ध प्रभार जेएनपीटी को प्राप्त होता है, इसलिए मौजूदा शर्त को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। फिर भी, जेएनपीटी को इस शर्त की संगतता की जांच करनी चाहिए और अगली समीक्षा के समय उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।
- (ञ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि प्रयोक्ता पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए भुगतान नहीं करेंगे। प्रारंभ में, जेएनपीटी ने उस अवधि, जब पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा विद्युत आपूर्ति टप्पा पड़ने या पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने का प्रावधान सम्मिलित करने का हमारा सुझाव स्वीकार किया था। तत्पश्चात्, जेएनपीटी इस स्थिति से पीछे हट गया और प्रस्ताव किया कि यह ऐसी स्थितियों में सामान्य बर्थ किराया प्रभार लगाएगा। इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में चेन्नई पत्तन न्यास, न्यू मंगलोर पत्तन न्यास, कोचीन पत्तन न्यास, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, मुम्बई पत्तन न्यास और यहां तक कि कुछ निजी टर्मिनलों के संबंध में निपटाए गए प्रशुल्क मामलों में उनके संबंधित दरों के मान में समान शर्त सम्मिलित की गई है। इसलिए, उस अवधि, जब कोई पोत पत्तन के उपस्कर अथवा विद्युत आपूर्ति टप्पा पड़ने या

पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने के लिए जेएनपीटी के दरों के मान में समान प्रावधान सम्मिलित किया जाता है।

- (ट) इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में संगत लागत व्योरे प्रस्तुत करने के लिए जेएनपीटी द्वारा दिए गए वचन पर उथले ड्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट जेट्टी के लिए मौजूदा बर्थ किराया प्रभार को लागू करना अगस्त, 2003 में अनुमोदित किया था। जेएनपीटी ने ऐसे बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों के लिए प्रशुल्क के नियतन पर अलग से विचार करने और ऐसे समय तक वर्तमान व्यवस्था जारी रखने का अनुरोध किया। जहां यह प्राधिकरण जेएनपीटी के अनुरोध पर विचार करने का इच्छुक है, वहीं पत्तन को उथले ड्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट बर्थ/पत्तन क्राफ्ट जेट्टी में बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए छः महीने के भीतर लागत आधारित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।
- (ठ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करने हैं कि दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में तटीय पोत के लिए दरों के पुनः स्थापन का आश्रय नहीं लिया जा सकता। इस खण्ड का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय पोतों पर ऐसे पुनः स्थापन के कारण विनिमय दर में घट-बढ़ से बोझ नहीं पड़े। इस स्थिति के दृष्टिगत, पोत-संबद्ध प्रभारों की कमी पर सामान्य निर्णय के अधीन जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की दरें बनाई रखी जाती हैं।
- (ड) (i) जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करने के अतिरिक्त, पत्तन से कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र अथवा विलोमतः कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट अथवा विलोमतः तथा कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देश भंडारण यार्ड से बाहर रियायती प्रशुल्क की संकल्पना नहीं करते। इस स्थिति के दृष्टिगत, कंटेनर यार्ड से सीएफएस/रेलवे प्लेट/ट्रक अथवा विलोमतः तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क दरों के मान में निर्धारित नहीं किए जाते हैं। अगर पत्तन ऐसी रियायत बचाना चाहता है तो वह ऐसा करने के लिए पहले से अधिकार प्राप्त है, क्योंकि नियत दरे उच्चतम स्तर की हैं।
- (ii) खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दरें सामान्य कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर 25% प्रीमियम, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुरूप है, के साथ प्रस्तावित हैं।
- (iii) रीफर अनुवीक्षण और कनवशन प्रभार लगाने के लिए 4 घंटे की प्रस्तावित इकाई संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुरूप पाई जाती है, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।
- (iv) इस प्राधिकरण ने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा कांथी पत्तन/दुत्तीकोरिन पत्तन और जेएनपीटी के भीतर संघालित वृद्धिकारी यातायात पर पोतान्तरण कंटेनरों के लिए घटती हुए मात्रा की छूट अनुमोदित की थी। चूंकि, प्रस्तावित प्रारूप दरों के मान में यह प्रावधान शामिल नहीं है और मौजूदा प्रावधान नहीं बनाए रखने के लिए कोई कारण नहीं दिया गया है, इसलिए मौजूदा स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।
- (v) दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेशानुसार, जेएनपीटी से पत्तन के ग्राहकों को निःशुल्क बर्थ से दूर चल घाट क्रेन के लिए पार्किंग स्थान प्रदान करना अपेक्षित है। प्रारंभ में, जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण के समक्ष दाखिल अपने प्रारूप दरों के मान से यह प्रावधान हटा दिया था। इनपर किए जाने पर, जेएनपीटी ने प्रस्ताव किया है कि पत्तन का अनुमति से पत्तन के प्रयोग के प्रयोजनार्थ लागू हुए क्रेन के लिए पत्तन के भीतर निःशुल्क पार्किंग स्थान दिया जाए। इसने आगे प्रस्ताव किया है कि इस कंपनी से भिन्न पार्किंग स्थान खुले क्षेत्र के लिए प्रभार लागू, दरों के मान के अनुसार प्रभार्य होने चाहिए। दिनांक 11 अगस्त, 2003 का आदेश पत्तन के ग्राहकों का निःशुल्क पार्किंग स्थान प्रदान करने में विभेद नहीं करता। चूंकि, पिछले आदेश के बाद से परिस्थितियों में कोई परिवर्तन सूचित नहीं किया गया है, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित प्रावधान जारी रहेगा।
- (vi) जेएनपीटी ने प्रारंभ में यह कर्णन करते हुए कि जेएनपीटी पर आरोप्य कारणों से पत्तन द्वारा जब कंटेनर सुपुर्द नहीं किया जाता है, तो कोई भंडारण प्रभार देय नहीं होगा, अपने प्रारूप दरों के मान में शर्त सम्मिलित करने की सहमति दी थी। तत्पश्चात, इस आधार पर कि यह वर्ष भर चौबीसों घंटे कंटेनर की सुपुर्दगी सुविधाजनक बना रहा है, अपनी प्रारंभिक स्थिति से पीछे हट गया है। यद्यपि, पत्तन किसी भी समय कंटेनरों की सुपुर्दगी सुविधाजनक बना सकता है, फिर भी पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार नहीं लगाने का प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 द्वारा स्थापित सिद्धांत के आधार पर सम्मिलित किया जाना अपेक्षित है। ऐसी शर्त अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में सम्मिलित की गई थी। तदनुसार, इस संबंध में एक उपयुक्त शर्त सम्मिलित की जाती है।
- (vii) जेएनपीटी ने सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के अवकाश दिवसों को रोकने की अवधि, जिसके लिए भंडारण प्रभार लगाया जाता है, से हटाने के लिए मौजूदा दिवसों-1 को आशोधित किया है। प्रस्तावित आशोधन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 के अनुरूप है।

- (ड) मौजूदा व्यवस्था में रीफर और खतरनाक कंटेनर पर दरों के मान के खण्ड 3.3.3 की टिप्पणी-7 में बयानबद्धित सामान्य रूकने की अवधि के प्रभार का डेढ़ गुना प्रभार लगाना । जेएनपीटी ने यह वर्णन करने के लिए कि रीफर कंटेनरों पर क्रमशः सामान्य लागू प्रभारों को डेढ़ गुना और खतरनाक कंटेनर पर तथा गुना प्रभार लगाना, इस मौजूदा टिप्पणी को आशोधित करने का प्रस्ताव किया है । प्रस्तावित टिप्पणी इस सीमा तक कि सामान्य लागू प्रभारों के साथ गुने पर खतरनाक कंटेनर के लिए रूकने के समय का प्रभार अनुमोदित किया जाता है, क्योंकि यह वर्णनित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 5.7.3 के अनुरूप है ।

रीफर कंटेनरों के मामले में, रीफर अनुवीक्षण और संयोजन के लिए दरों के मान में बयानबद्धित पृथक प्रभार लगाने योग्य है । इसे ध्यान में रखते हुए, रीफर कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों में प्रीमियम के लिए कोई प्रावधान नहीं है । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश रीफर कंटेनरों के भंडारण प्रभारों में कोई प्रीमियम प्रदान नहीं करते और अन्य पत्तनों में भी ऐसा कोई प्रीमियम नहीं लगाया जाता है । हाल ही में इस प्रावधान के भी जीटीआईपीएल के मामले में ऐसे प्रस्तावित प्रीमियम की अनुमति नहीं दी । इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को रीफर कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रीमियम हटाने के लिए उपयुक्त रूप से आशोधित किया जाता है ।

- (ण) जेएनपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान में जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतारण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल अंतरण के लिए प्रभारों की व्यवस्था की गई है । जब किसी कंटेनर को जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और उसका लदान एनएसआईसीटी द्वारा उसके टर्मिनल में किया जाता है तब निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों के अतिरिक्त अंतर टर्मिनल अंतरण के लिए 1428/-रुपए (20 फुट के लिए) और 2142/-रुपए (40 फुट के लिए) की राशि वसूल की जाती है । जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि मौजूदा अंतर टर्मिनल अंतरण प्रभार की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की जानी है । एनएसआईसीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा तक, अंतर-टर्मिनल अंतरण के मौजूदा प्रभार जारी रह सकते हैं । जेएनपीटी को एनएसआईसीटी से संबंधित प्रशुल्क कार्यवाही में मुद्दा उठाने का सुझाव दिया जाता है ।

- (xxiv) (क) जेएनपीटी ने यह निर्धारित करते हुए कि कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क अनुसूची में पृथक वर्गीकरण के संदर्भ के बिना घाटशुल्क प्रति टीईयू नियत एकमुस्त राशि होनी चाहिए घाटशुल्क अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी प्रस्तावित की है । चूंकि, कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रभार नियंत्रित करने वाली अनुसूची 3.3.1 के नीचे एक टिप्पणी यह निर्धारित करती है कि समेकित प्रभारों में कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क शामिल होता है, इसलिए पत्तन द्वारा पुनः अलग से घाटशुल्क संग्रहित करने का कोई प्रश्न नहीं हो सकता । इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित नहीं की जाती है ।

- (ख) घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत अनिदिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो के वर्गीकरण के लिए कार्यविधि से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी-2 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.3 के अनुरूप आशोधित की जाती है ।

- (ग) घाटशुल्क अनुसूची में मौजूदा प्रविष्टि सं० 21 सीमेंट के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क निर्धारित करती है । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत बल्क कार्यकलाप का लागत विवरण सीमेंट के प्रहस्तन की संकल्पना नहीं करता । इसलिए, संगत प्रशुल्क मद और दरों के मान के खंड 5.1.2 में निर्धारित सीमेंट के प्रहस्तन के लिए मात्रा घूट योजना से संबंधित प्रावधानों को हटाने का सुझाव दिया गया था । इसके उत्तर में, जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि सीमेंट का प्रहस्तन उधला जल बर्थ में किया जा रहा है और दरों के मान में संगत प्रशुल्क मद और संगत मात्रा घूट योजना जारी रखने का अनुरोध किया । दिनांक 3 फरवरी, 2006 के पूर्व पत्र का परस्पर संदर्भ पुष्टि करता है कि जेएनपीटी ने वर्ष 2008-09 में सीमेंट के प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लिए 58 लाख रुपए की राशि अनुमानित की है । जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए 'अन्य' के अधीन दर्शाई गई अनुमानित आय के संदर्भ में यह माना जाता है कि पत्तन ने उधले जल के बर्थ में सीमेंट के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क और भंडारण आय पर विस्तार किया है । इस स्थिति के दृष्टिगत, सीमेंट से संबंधित मौजूदा घाटशुल्क प्रविष्टि और मात्रा घूट योजना जारी रखने की अनुमति दी जाती है ।

- (घ) मौजूदा खण्ड 5.5 बल्क टर्मिनल पर ढके हुए शेड में रखे निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार लगाना नियंत्रित करता है । चूंकि, बल्क टर्मिनल में भंडारण शेड बीओटी प्रचालक को सौंप दिए गए हैं, इसलिए जेएनपीटी द्वारा यथा सहमति प्रस्तावित अनुसूची 5.5 हटाई जाती है ।

- (ड) इस आधार पर कि भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन से प्राप्त रॉबल्टी जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार पर आधारित है, पत्तन ने एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की है कि मौजूदा प्रशुल्क बीपीसीएल के प्रशुल्क नियतन के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करने तक बीपीसीएल के लिए लागू होगा । जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी के लिए वर्णित कारण समझ से बाहर है । उसके द्वारा समाए जाने वाले प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजा और अपने लिए पृथक दरों का मान अधिसूचित कराना बीपीसीएल का कार्य है । यहां तक कि अगर जेएनपीटी की मौजूदा दरें भी बीपीसीएल द्वारा अपनाई जानी है, फिर भी अपने पक्ष में एक विशिष्ट प्रविष्टि आवश्यक है । चूंकि, जेएनपीटी के दरों के मान में एक टिप्पणी शामिल करके बीपीसीएल के प्रशुल्क का अकस्मात् अनुमोदन नहीं किया जा सकता, इसलिए प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी दरों के मान में शामिल नहीं की जा सकती ।

- (घ) दरों के मान में मौजूदा प्रावधान द्रव कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करते हैं । जेएनपीटी ने मौजूदा प्रभार और प्रभारों को नियंत्रित करने वाली शर्तें जारी रखने का प्रस्ताव किया है । चूंकि, बर्थ पर प्रचालन बीपीसीएल द्वारा

किया जा रहा है, इसलिए द्रव कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार लगाने के लिए मौजूदा प्रावधान जारी रखने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती। यह प्रतीत होता है कि जेएनपीटी पत्तन द्वारा यथावर्णित जेएनपीटी के दरों के मान में द्रव कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर बीपीसीएल से रॉयल्टी वसूल करता है। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए दरें नियत करता है। किसी अन्य निजी प्रचालक द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित नहीं किए जा सकते। सितम्बर, 2002 में इसके दरों के मान के पिछले संशोधन में जेएनपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के संदर्भ में जेएनपीटी ने मात्र यह वर्णन किया कि प्रचालक के दरों के मान के नियतन के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करना बीपीसीएल का कार्य है। यहां तक कि मामले में संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के बाद भी जब यह मुद्दा प्रस्तुत हुआ तो जेएनपीटी ने बीपीसीएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क के नियतन के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करने के लिए बीपीसीएल को मात्र एक नैमेतिक पत्र भेज दिया। जेएनपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान जेएनपीटी द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए ही है और चूंकि जेएनपीटी अब यह प्रचालन नहीं करता, इसलिए दरों के मान में संगत प्रावधान हटा दिए जाते हैं।

(छ) इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 15 मार्च, 2005 के आदेश के साथ पठित दिनांक 7 जनवरी, 2005 का आदेश कच्चे तेल, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पिलेट्स सहित तापीय कोयले, पीओएल को ही तटीय कार्गो के लिए रियायती दर लागू करने से छूट देता है। सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबद्ध प्रभारों को विदेशगामी कार्गो संबद्ध प्रभारों के लिए लागू समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। प्रस्तावित खण्ड 7.1 और 7.2 पत्तन से गुजरने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य किसी उपस्कर पर जहाजी कुली प्रभार और घाटशुल्क प्रभार लगाना नियंत्रित करता है। जेएनपीटी द्वारा यथा सहमत्य तटीय कार्गो की इन मदों के संबंध में रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाते हैं। घाटशुल्क प्रभारों से संबंधित तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क मौजूदा मूल्यानुसार दरों का 60% होगा।

(ज) जेएनपीटी ने निर्माण के लिए पत्तन क्षेत्र के बाहर खुले स्थान और अन्य किसी प्रयोजन के लिए लाइसेंस शुल्क से संबंधित मद के विवरण में आशोधन का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, इसने संपदा किराए को नियंत्रित करने वाली मौजूदा टिप्पणी में आशोधन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, जेएनपीटी ने भूमि के संशोधित नीतिगत दिशानिर्देशों के आलोक में संपदा संबद्ध प्रभारों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की सहमति दी है, इसलिए प्रारूप दरों के मान में प्रस्तावित आशोधन पर इस संबंध में पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले उसके प्रस्ताव के साथ विचार किया जा सकता है। इस बीच, यह वर्णन करते हुए कि संपदा संबद्ध प्रभारों को नियंत्रित करने वाली मौजूदा शर्तों/टिप्पणियां उस सीमा तक लागू होंगी, जहां तक वे फरवरी-मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि संबंधी नीतिगत दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तों के असंगत नहीं हैं, दरों के मान में एक सामान्य टिप्पणी सम्मिलित की जाती है। मार्च, 2006 में चेन्नई पत्तन न्यास के दरों के मान में और हल्दिया में केओपीटी की भूमि और भवन के लिए किराए की अनुसूची में ऐसी ही सामान्य टिप्पणी सम्मिलित की गई थी।

सरकारी नीति के अनुसार, मूल पट्टा किराया दरें पांच वर्ष में एक बार पुनः निर्धारित की जानी होती हैं। जेएनपीटी के मौजूदा संपदा संबंधी प्रभारों की मूल दर की इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1997 में इसके गठन के बाद से समीक्षा नहीं की गई है, क्योंकि इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया था। जेएनपीटी सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों के आलोक में मौजूदा संपदा संबंधी प्रभारों की समीक्षा करने हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है। चूंकि, जेएनपीटी में संपदा संबंधी प्रभारों की समीक्षा अतिदेय हो गयी है, इसलिए जेएनपीटी को इस आदेश के 4(चार) महीने के भीतर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश दिया जाता है।

(झ) जेएनपीटी की सुविधाओं में अधिभोक्ताओं द्वारा खपत की गई विद्युत ऊर्जा के लिए विद्युत प्रभार लगाने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव में विद्युत बिल की राशि पर 5% उपरिव्यय शामिल है। हमें यह स्पष्ट नहीं है कि क्या ऐसी सुविधाओं की लेवी के लिए महाराष्ट्र विद्युत विनियामक आयोग (एमईआरसी) की स्वीकृति अपेक्षित है या नहीं। हमने यह मामला एमईआरसी को भेजा है। इस संबंध में प्रश्न पूछे जाने पर, जेएनपीटी ने वर्णन किया है कि उसने भी संबंधित प्राधिकारी से स्पष्टीकरण मांगा है। हमने या तो एमईआरसी से कोई प्रत्युत्तर अथवा मामले को अंतिम रूप देने तक इस संबंध में जेएनपीटी से अद्यतन स्थिति प्राप्त नहीं की है। यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा स्पष्टीकरण और अगर आवश्यक हो, इस संबंध में एमईआरसी से स्वीकृति प्राप्त करने के अधीन विद्युत बिल की राशि पर 5% उपरिव्यय लगाना अनुमोदित करने का इच्छुक है।

(xxv) सीएसएलए ने 35000 जीआरटी के पोतों के लिए निकाले जाने वाले हिसाब पर कंटेनर पोतों के लिए प्रति आगमन लागत पर एक सीमा नियत करने का सुझाव दिया है। इसका अर्थ है कि 35000 जीआरटी से अधिक वाले किसी पोत से 35000 जीआरटी के लिए नियत प्रभारों से अधिक अतिरिक्त पोत-संबद्ध प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होगी। चूंकि, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने की इकाई जीआरटी आधार पर है। इसलिए, इस प्राधिकरण के लिए किसी विशेष स्तर पर पोत-संबद्ध प्रभार रोक देना

संभव नहीं हो सकता। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन द्वारा यथा वर्णित 30000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों की संख्या, जो जेएनपीटी में आते हैं, न्यूनतम है। इसके अतिरिक्त, वाणिज्यिक विचार पर दरों को कम करने की नमनीयता पत्तनों को दी जा चुकी है।

- (xxvi) जेएनपीटी ने पट्टे पर दिए गए यार्ड में किसी अन्य तीसरी पार्टी के कंटेनरों का भंडारण करने देने के लिए मौजूदा पट्टाधारी को अनुमति देने का प्रस्ताव किया था। यह स्पष्ट है कि मूल पट्टाधारी तीसरी पार्टी, जो पट्टाधारित क्षेत्र का प्रयोग करती है, पर कुछ प्रभार लगाएगा। इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 11 अगस्त, 2003 के आदेश द्वारा जेएनपीटी को इस मुद्दे की आगे जांच करने और यह देखने का सुझाव दिया कि क्या इस मामले में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 में निर्दिष्ट शर्तें पूरी होती हैं या नहीं। इस संबंध में एक प्रश्न पूछने पर, पत्तन ने वर्णन किया है कि इसे महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 34 के अधीन शामिल किया जाएगा, क्योंकि इसमें भूमि को पट्टे पर देना शामिल है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 34 महापत्तन न्यास की ओर से संविदाएं निष्पादित करने के तरीकों को नियंत्रित करती है, जो ध्यान दिए जाने वाले मुद्दे के बिल्कुल संगत नहीं है। जेएनपीटी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 7 को ध्यान में रखते हुए मामले पर पुनः गौर करने का सुझाव दिया जाता है।
- (xxvii) दरों के मान में प्रस्तावित कुछ प्रावधान, जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं हैं, को आशोधित किया गया है।
- (xxviii) (क) जेएनपीटी द्वारा अक्टूबर, 2004 और अक्टूबर, 2005 के लिए प्रस्तुत आंकड़े उत्पादकता मापदंडों में सुधार इंगित करते हैं। यह कारण दर्शाते हुए कि पत्तन के पास कुछ उपस्कर हैं, जो 10 वर्ष पुराने हैं और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार और अगले 10 वर्षों के लिए प्रतिस्थापित नहीं किए जा सकते, इसने उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर को इंगित करने में कठिनाई व्यक्त की है। जेएनपीटी को एक शुरुआत करने और विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए उत्पादकता स्तर तैयार करने का सुझाव दिया जा सकता है।
- (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 3-वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचारित वित्तीय एवं यातायात स्थिति केवल 31 मार्च, 2009 तक के लिए है, इसलिए संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 मार्च, 2009 को समाप्त हो जाएगी।

16.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जोकि अनुबंध-11 के रूप में संलग्न है।

16.2. जेएनपीटी का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और ये 31 मार्च, 2009 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

16.3. जेएनपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान यदि किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण जेएनपीटी को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, जेएनपीटी को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट के साथ वास्तविक वित्तीय और कार्यनिष्पादन ब्योरे निर्धारित प्रपत्र में इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश जाता है। यदि, जेएनपीटी निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो यह प्राधिकरण जेएनपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में आती सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में पूर्ण समायोजन किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/06-असा.]

अनुबंध-1(क)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
समग्र पत्तन से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र०सं०	विवरण	वास्तविक			जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान				टीएएमपी द्वारा संतुलित अनुमान		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-06	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I	प्रचालन आय										
	कंटेनर	21,502.88	29,967.79	32,366.05	35,330.27	24,077.21	23,581.81	26,968.70	24,723.74	23,581.81	26,968.70
	कार	0.00	962.94	459.08	252.62	332.15	-	-	332.15	0.00	0.00
	बल्क	2,023.95	580.59	269.64	164.34	188.80	174.01	58.00	188.80	174.01	58.00
	समुद्री कार्य	16,089.43	17,662.42	15,447.28	14,476.52	14,803.35	16,002.88	17,750.32	15,818.75	17,090.55	18,942.83
	संपदा	4,509.10	4,578.73	6,291.40	7,163.50	7,388.69	7,757.87	8,145.51	7,746.64	8,226.10	8,637.15
	बीओटी प्रचालक से रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सा/अन्य आय #	1,855.92	4,986.16	8,175.47	-	-	-	-	-	-	-
	कुल प्रचालन आय	45,981.28	58,738.83	63,008.92	57,387.25	46,790.20	47,516.57	52,922.53	48,810.08	49,072.47	54,606.68
II	प्रचालन व्यय										
	कंटेनर	10,917.23	12,960.54	15,243.33	15,363.04	19,452.47	17,311.71	19,118.76	16,264.77	14,207.64	15,708.25
	बल्क	2,621.81	1,507.56	1,006.22	1,553.15	1,655.89	1,656.03	1,619.49	1,563.46	1,571.60	1,578.30
	समुद्री कार्य	3,591.07	4,135.83	4,568.08	5,245.47	7,640.64	8,556.69	11,749.17	5,260.66	6,040.96	6,444.63
	संपदा	1,029.62	1,266.22	1,601.78	3,924.40	2,756.19	2,861.14	3,030.30	2,651.96	2,711.63	2,821.18
	प्रचालन प्रचालन व्यय	18,359.93	19,890.15	22,439.41	26,086.06	31,505.19	30,385.57	35,517.72	25,740.85	24,531.83	26,552.35
	आर्बिट्रट प्रशासनिक व्यय	2,957.73	3,520.24	3,505.44	4,313.35	4,661.41	4,852.53	5,051.48	4,507.45	4,710.29	4,922.25
	कुल प्रचालन व्यय	21,317.66	23,410.39	25,944.85	30,399.41	36,166.60	35,238.10	40,569.20	30,248.30	29,242.12	31,474.60
IV	प्रचालन अधिशेष	24,663.62	35,328.24	37,064.07	26,987.84	10,623.60	12,278.47	12,353.33	18,561.78	19,830.35	23,132.08
V	विविध आय	1,196.80	1,452.83	1,393.09	1,180.16	50.00	50.00	50.00	513.30	513.30	513.30
VI	विविध व्यय	936.73	1,104.54	1,370.66	1,061.16	702.12	730.58	760.21	1,839.24	1,839.24	1,839.24
VII	अधिशेष	24,923.69	35,676.53	37,086.50	27,106.84	9,971.48	11,597.89	11,643.12	17,235.84	18,504.41	21,806.14
VIII	नियोजित पूंजी	126,884.76	92,190.67	85,469.53	82,827.97	83,566.72	94,648.08	175,200.32	82,443.72	93,413.26	96,519.46
IX	नियोजित पूंजी पर आय	23,473.68	17,055.27	15,811.86	12,279.88	12,535.01	14,197.21	26,280.05	12,239.76	13,885.19	14,351.12
X	नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	1,450.01	18,621.26	21,274.64	14,826.97	-2,563.53	-2,599.32	-14,636.93	4,996.08	4,819.22	7,455.02
XI	जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2002-03 से 2005-06 तक अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष का 50%		28,086.43						9,362.14	9,362.14	9,362.14
XII	जेएनपीटी का कुल अधिशेष								14,358.23	13,981.36	16,817.17
XIII	प्रचालन आय के % के रूप में कुल निवल अधिशेष	3.15%	31.70%	33.76%	25.84%	-5.48%	-5.47%	-27.66%	29.42%	28.49%	30.80%
XIV	प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष		23.61%				-12.67%		29.57%		

* टिप्पणी : जेएनपीटी ने वर्ष 2005-06 से रॉयल्टी प्राप्ति के लिए एरर्रो खाता प्रचालित करने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर वर्ष 2005-06 से लेकर आगे तक के लिए विचार नहीं किया गया है।

अनुबन्ध-1(ख)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
बल्क कार्यक्रम से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक				पूर्वानुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
प्रहस्तन किया गया यातायात (टन)						
उर्वरक	52,906	5,833				
द्रव	2,679,441	3,488,385	4,009,000	4,371,000	4,400,000	5,000,000
अन्य	495,179	509,650	591,000	651,000	600,000	200,000
वाहन (नंग)	66,109	37,478	24,651	27,113	-	-
वाहन (एमटी)	82,707	58,270	48,000	53,000	-	-
प्रचालन आय						
प्रहस्तन प्रभार	7.43	-	-	-	-	-
घाट शुल्क	497.67	192.49	148.50	163.80	150.97	50.32
भंडारण प्रभार	75.49	77.15	15.84	25.00	23.04	7.68
वाहन	962.94	459.08	252.62	332.15	-	-
कुल प्रचालन आय	1,543.53	728.72	416.96	520.95	174.01	58.00
प्रचालन व्यय						
विद्युत एवं ईंधन	78.13	61.02	37.16	38.83	40.57	42.39
जल	38.34	35.34	44.77	26.03	27.09	25.00
सामग्री की खपत	(10.53)	0.95	2.94	2.00	2.00	2.00
मरम्मत एवं रख-रखाव	15.79	0.40	0.13	0.14	0.15	0.16
लघु निर्माण कार्य	-	-	0.13	4.00	4.00	4.00
कर्मचारी पारिश्रमिक	331.98	272.48	104.25	113.02	126.10	131.77
कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	44.03	47.57	0.36	0.38	0.40	0.42
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	1.39	2.27	1.80	1.88	1.96	2.05
डाक टिकट, तार एवं दूरभाष	2.41	1.98	1.51	1.58	1.65	1.72
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	5.01	2.36	3.51	18.00	9.00	9.00
प्रशिक्षण व्यय	0.31	0.15	0.14	0.15	0.16	0.17
अन्य सामान्य व्यय	47.80	29.50	22.52	23.53	24.59	25.69
मूल्यह्रास	921.64	551.09	1333.93	1333.93	1333.93	1333.93
इंजीनियरी सेवाएं	31.26	-	-	-	-	-
पीपीडी	-	1.11	-	-	-	-
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	1,507.56	1,006.22	1,553.15	1,563.46	1,571.60	1,576.30
आवृत्ति प्रशासनिक व्यय	276.04	158.05	52.14	237.09	247.76	258.91
कुल प्रचालन व्यय	1,785.60	1,164.27	1,605.29	1,800.55	1,619.36	1,837.21
प्रचालन अधिशेष	(242.07)	(435.55)	(1,188.33)	(1,279.60)	(1,645.35)	(1,779.20)
विविध व्यय	166.56	147.19	30.77	99.88	99.14	98.39
ब्याज-पूर्व कुल व्यय	1,952.17	1,311.46	1,636.06	1,900.43	1,918.50	1,935.60
ब्याज-पूर्व निवल अधिशेष	(408.64)	(582.74)	(1,219.10)	(1,379.48)	(1,744.49)	(1,877.59)
नियोजित पूंजी	22186.00	7248.19	6168.55	6160.35	5102.75	4045.13
नियोजित पूंजी पर आय	4104.41	1340.92	925.28	924.05	765.41	606.77
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	-4513.05	-1923.65	-2144.38	-2303.53	-2509.90	-2484.36
जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				102.96	34.64	10.30
जेएनपीटी का कुल घाटा				-2200.55	-2475.26	-2474.06
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-282.38%	-283.68%	-514.29%	-422.41%	-1422.49%	-4265.40%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		-358.88%			-2038.77%	

अनुबंध-1(ग)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
कंटेनर कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			पूर्वानुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
प्रहस्तन किए गए टीईयू	1,038,434	1,138,868	1,338,982	888,400	870,000	995,000
प्रचालन आय						
प्रहस्तन प्रभार	26,290.86	28,381.53	32,634.86	22,704.56	21,601.18	24,704.60
रुकने के समय के प्रभार	2,373.72	2,981.50	1,584.46	1,252.54	1,226.59	1,402.83
रीफर विद्युत एवं परीक्षण	922.00	731.55	904.68	565.61	553.90	633.48
गैर-मानक कार्यों से आय	214.15	97.52	44.16	27.11	29.82	32.80
सीएफएस से और तक कंटेनर दुलाई (सीडब्ल्यूसी)	167.06	117.72	137.86	118.45	116.00	132.67
विविध प्रभार	-	56.23	24.25	55.47	54.32	62.12
कुल प्रचालन आय	29,987.79	32,388.05	35,330.27	24,723.74	23,581.81	28,968.70
प्रचालन व्यय						
विद्युत	451.56	477.14	557.36	403.35	411.19	489.55
ईंधन एवं लूब्रिकेंट	458.89	606.39	741.37	512.61	522.58	622.16
जल	53.67	45.29	60.56	38.29	39.03	46.47
सामग्री की खमत	187.15	147.67	301.94	315.53	329.73	344.56
भरभत एवं रख-रखाव	16.59	11.52	14.15	14.79	15.46	16.16
लघु निर्माण कार्य	10.93	5.15	6.83	16.00	16.66	17.34
उपस्कर का किराया	2,070.42	2,251.39	2,197.17	1,545.61	1,581.67	1,890.25
वार्ड/गार्ड क्रेन का किराया	5,938.06	6,298.32	4,196.83	3,386.00	133.00	-
नई क्रेनों का किराया	-	-	-	1,614.00	1,686.63	1,762.52
कर्मचारी पारिश्रमिक	1,593.21	1,911.63	2,198.71	2,383.81	2,658.86	2,778.51
प्रोत्साहन	177.47	219.33	392.16	182.18	178.41	204.04
कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	59.97	58.85	120.78	130.00	135.33	140.88
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	19.32	15.00	11.49	21.00	21.86	22.76
डाक टिकट, दूरभाष एवं तार	4.96	3.85	3.76	7.05	7.34	7.64
बीमा	-	-	0.00	400.00	400.00	400.00
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	20.85	32.20	5.08	42.50	44.24	46.06
प्रशिक्षण व्यय	4.52	6.39	3.86	12.00	12.49	13.00
अन्य सामान्य व्यय	119.63	988.59	137.32	184.86	192.44	200.33
मूल्यहास	1,378.39	1,574.02	4,017.25	4,640.92	5,387.83	6,253.85
इंजीनियरी सेवाएं	363.64	471.34	289.78	281.92	294.60	307.85
पीपीडी, भंडार/पीएमसी एवं अन्य	31.31	119.26	126.68	132.35	138.30	144.52
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	12,960.54	15,243.33	15,363.04	16,264.77	14,207.64	15,706.25
आवृत्ति प्रशासनिक व्यय	2,240.01	2,375.17	2,659.42	2,782.90	2,908.13	3,038.99
कुल प्रचालन व्यय	15,200.55	17,618.50	18,022.46	19,047.67	17,115.77	18,747.24
प्रचालन अधिशेष	14,767.24	14,747.55	17,307.81	5,676.07	6,466.04	8,221.48
विविध आय	1.16	860.65	529.42	205.32	205.32	205.32
विविध व्यय	786.85	968.78	764.35	819.55	853.58	886.50
व्याज-पूर्व निवल अधिशेष	13,981.55	14,839.42	17,072.88	5,061.84	5,817.78	7,540.27
नियोजित पूंजी	28,344.61	33,904.70	32,059.29	36,205.26	42,087.07	48,253.07
नियोजित पूंजी पर आय	5,243.75	6,272.37	4,808.89	5,430.79	6,313.06	7,237.96
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	8,737.79	8,387.05	12,263.99	3,668.95	4,955.28	3,023.31
वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक के लिए जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				4,865.51	4,834.28	4,759.71
जेएनपीटी का कुल अधिशेष				4,496.56	4,138.98	5,062.03
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	29.16%	25.85%	34.71%	18.19%	17.55%	18.77%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		29.91%			18.17%	

अनुबंध-1(घ)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
समुद्री कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वास्तविक			पूर्वानुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
पोतों की संख्या	2,126	2,060	2,213	2,291	2,487	2,782
पोतों का जीआरटी	49,009.512	46,463.662	49,406.156	51,094.806	54,881.876	60,646.146
औसत जीआरटी	23.052	22.555	22.327	22.302	22.068	21.957
प्रचालन आय						
पत्तन देयताएं	3,792.80	3,376.53	3,218.06	3,664.25	3,913.13	4,329.06
पायसिटेज	9,600.53	8,416.58	7,959.37	6,797.64	9,452.56	10,428.70
बर्थ किराया	4,100.91	3,540.59	3,155.36	3,229.36	3,597.36	4,057.57
अन्य आय	168.18	113.56	143.73	127.50	127.50	127.50
कुल प्रचालन आय	17,662.42	15,447.28	14,478.52	15,818.75	17,090.55	18,942.83
प्रचालन लागत						
विद्युत एवं ईंधन	551.00	568.10	914.34	567.42	763.96	871.11
जल	19.17	18.11	22.68	24.53	27.83	32.30
सामग्री की खपत	182.54	268.05	193.46	202.17	211.27	220.78
मरम्मत एवं रख-रखाव	422.25	522.58	135.18	141.26	147.82	154.28
लघु निर्माण कार्य	26.35	18.34	6.35	42.69	44.65	46.48
तलकबर्षण	836.31	949.31	1,285.76	1,400.00	1,457.40	1,517.15
टगों पर भानव तैनाती	145.27	174.40	184.03	192.31	200.96	210.00
पत्तन जहाजों पर मानव तैनाती	207.58	206.66	219.39	229.26	239.58	250.36
टगों/पायलट लांचों/सुरक्षा का किराया	1,048.01	1,080.29	882.35	954.55	1,051.78	1,220.62
कर्मचारी पारिश्रमिक	290.65	320.25	342.33	370.74	413.68	432.27
कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	42.55	44.68	41.45	43.32	45.27	47.31
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	1.71	1.77	2.43	2.25	2.34	2.44
डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलीक्स	3.73	3.94	3.54	3.70	3.87	4.04
बीमा	3.96	1.89	1.74	1.82	1.90	1.99
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	21.14	7.65	11.29	20.00	20.82	21.67
प्रशिक्षण व्यय	1.28	2.57	1.02	1.06	1.11	1.16
आईएसपीएस पर व्यय		22.35	1.92	2.00	2.08	2.17
अन्य सामान्य व्यय	29.20	49.93	202.19	85.30	88.80	92.44
मूल्यहास	301.13	327.21	792.02	856.08	1,316.08	1,316.06
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	4,135.83	4,588.08	5,245.47	5,260.66	6,040.96	6,444.63
आवृत्ति प्रशासनिक व्यय	762.78	720.64	984.34	1,093.06	1,142.25	1,193.65
कुल प्रचालन व्यय	4,898.61	5,308.72	6,229.81	6,353.72	7,183.21	7,638.28
प्रचालन अधिशेष	12,763.81	10,138.58	8,248.71	9,465.03	9,907.34	11,304.55
विविध आय	1,451.67	532.44	650.74	307.98	307.98	307.98
विविध व्यय	206.77	206.82	260.95	274.26	276.77	283.65
ब्याज-पूर्व निवल अधिशेष	14,008.71	10,464.16	8,638.50	9,498.75	9,938.55	11,328.88
नियोजित पूंजी	14,634.09	13,573.21	12,466.50	12,364.42	19,752.38	19,040.33
नियोजित पूंजी पर आय	2,707.31	2,511.04	1,869.96	1,654.66	2,962.86	2,856.05
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	11,301.40	7,953.14	6,766.53	7,544.09	6,973.70	8,472.63
वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%				2936.78	3,170.02	3,155.04
जेएनपीटी का कुल अधिशेष				10,480.87	10,143.72	11,627.66
प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	83.99%	51.48%	46.74%	66.90%	59.35%	61.38%
प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा		54.07%			62.55%	

अनुबंध-1(क)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक				पूर्वानुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
प्रभालन आय						
भूमि से किराया	3,889.02	4,089.94	4,014.52	4,308.16	4,523.57	4,749.75
भवन से किराया	327.35	318.74	308.64	238.11	250.02	262.52
टाउनशिप से किराया	15.82	19.12	20.26	95.08	99.83	104.82
बिजली प्रभारों की वसूली	249.08	220.10	197.84	162.00	170.10	178.61
जल प्रभारों की वसूली	91.03	99.72	122.33	139.47	146.44	153.77
विविध आय	6.43	6.68	15.75	10.00	5.00	5.00
जीटीआईपीएल से भूमि किराया	-	1,537.10	2,484.16	2,514.87	2,640.61	2,772.64
अतिरिक्त भूमि पर जीटीआईपीएल से भूमि किराया	-	-	-	278.95	390.53	410.06
कुल प्रभालन आय	4,578.73	6,291.40	7,163.50	7,746.64	8,226.10	8,637.15
प्रभालन व्यय						
विद्युत, ईंधन	378.77	424.89	439.44	459.21	479.32	498.98
जल	202.89	202.82	254.01	220.00	229.02	238.41
मरम्मत एवं रख-रखाव	207.25	221.49	234.52	245.07	256.10	267.62
लघु निर्माण कार्य	1.06	5.85	525.00	80.00	83.28	86.69
कर्मचारी पारिश्रमिक	14.11	16.16	17.26	18.72	21.56	22.53
मुद्रण एवं लेखन सामग्री	0.51	0.33	0.60	0.65	0.68	0.70
डाक टिकट, मुद्रण एवं लेखन सामग्री	0.96	1.18	1.14	1.00	1.04	1.08
कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	5.89	7.15	7.11	9.00	9.37	9.75
पीछोपण	87.99	133.42	89.62	93.65	97.86	102.26
गैर-सीआईएसएफ	55.92	72.28	83.42	80.44	84.06	87.84
अन्य सामान्य व्यय	91.50	147.46	694.43	76.81	76.81	79.96
मूल्यहास	239.37	253.60	1242.63	1242.63	1242.63	1290.13
पीपीडी एवं ईएस व्यय	-	115.15	335.22	124.79	129.90	135.23
प्रत्यक्ष प्रभालन व्यय	1,286.22	1,601.78	3,924.40	2,651.96	2,711.63	2,821.18
आवंटित प्रशासनिक व्यय	239.40	251.59	617.45	394.40	412.15	430.70
कुल प्रभालन व्यय	1,525.62	1,853.37	4,541.85	3,046.36	3,123.78	3,251.88
प्रभालन अधिशेष	3,053.11	4,438.03	2,621.65	4,700.28	5,102.32	5,385.27
विविध व्यय	108.58	190.68	5.09	816.06	786.49	757.99
व्याज-पूर्व निवल अधिशेष	2,944.53	4,247.35	2,616.56	3,884.22	4,315.83	4,627.29
नियोजित पूंजी	27,025.96	30,743.43	32,133.63	27,713.69	26,471.06	25,180.93
नियोजित पूंजी पर आय	4999.80	5687.53	4569.78	3906.79	3720.40	3526.88
जोखिम-मुक्त दर पर व्यावसाय संबद्ध परिसंपत्तियों से आय#	-	-	105.94	123.46	123.46	123.46
नियोजित पूंजी पर आय के बाद निवल अधिशेष	-2055.27	-1440.19	-2059.17	-146.04	471.97	976.95
वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय के बाद वास्तविक निवल अधिशेष और वर्ष 2005-06 में आय के बाद अनुमानित निवल अधिशेष का 50%	-	-	-	1454.88	1523.22	1437.09
जेएनपीटी का कुल अधिशेष	-	-	-	1308.84	1995.20	2414.04
प्रभालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	-44.89%	-22.69%	-28.75%	18.90%	24.25%	27.95%
प्रभालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा	-	-32.17%	-	-	23.93%	-

#टिप्पणी: व्यावसाय में सीधे प्रयोग न की गई 668.42 लाख रुपए की परिसंपत्तियां आरओसीई हेतु वर्ष 2005-06 के लिए 6.35% और वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए 7.4% पर शामिल की गई हैं।

वर्षों का भवन
अध्याय-1

1.1. अधिनियम

- (i) 'तटीय पोत' का अधिनियम किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान को भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) 'विदेशगामी पोत' का अधिनियम तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- (iii) 'कोस्ट ग्वे' का अधिनियम मुख्य इंजन के प्रचालन के बिना पोतों के संचालन से होगा।
- (iv) 'खतनाक रसायन' का अधिनियम और इसमें पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 के अधीन बनाए गए, समकक्षक पर लागू के अनुसार खतनाक रसायनों के विनिर्माण, भंडारण और आयात संबंधी नियमावली, 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II और अनुसूची III के अंतर्गत उल्लिखित रसायन शामिल होंगे।
- (v) 'परतन क्षेत्र' का अधिनियम सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र/पत्तन के प्रचालन क्षेत्र से है।
- (vi) 'सामान्य कंटेनर' का अधिनियम सामान्य किस्म के कंटेनरों से होगा, जोकि बाव में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (vii) 'रीफर कंटेनर' का अधिनियम माल की दुलाई के प्रयोजनार्थ कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तत्पमान बनाए रखने हेतु विद्युत आपूर्ति की अपेक्षा होती है।
- (viii) 'खतनाक कंटेनर' का अधिनियम ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतनाक वस्तुएं हैं।
- (ix) 'पोतातक कंटेनर' का अधिनियम ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारा गया है, बार्ड में भंडार किया गया और अन्य पोत के द्वारा दुलाई किया गया है।
- (x) 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अधिनियम ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की दुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिंग्स, रीकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। प्रतिप्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग जैसे विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- (xi) 'शट-आउट कंटेनर' का अधिनियम ऐसे कंटेनर से है, जिसने टर्मिनल में उपस्कर अंतर-परिवर्तन रस्तीय (ईआईआय) द्वारा चिह्नित पोत के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी भी कारण से उसका पोत में लदान नहीं किया गया है।
- (xii) 'शहर को वापस कंटेनर' का अधिनियम ऐसे कंटेनर से होगा, जोकि निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है, परंतु किन्हीं भी कारणों से उसका निर्यात नहीं किया जाता है और उसे शहर में वापस ले जाया जाता है।
- (xiii) 'डीआईएन' का अधिनियम पोत पहचान सूचना संख्या से है।

1.2. सामान्य निर्बंधन एवं शर्तें :

- (i) (क) सामान्य ध्वज पर लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नीवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभाय्य होंगी।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभाय्य होंगी; उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभाय्य होंगी।
- (ङ) महानिदेशक, नीवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की मात्रा के बारे में कोई अन्य वस्तावेज आवश्यक नहीं होगा।
- (ii) किसी भी पोत के पोत-संबद्ध प्रमाण लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए सीमा-शुल्क अथवा महानिदेशक, नीवहन द्वारा जारी इसका प्रमाण पत्र संगत कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल-स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।

- (iii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्थानी/स्टीमर एजेंट पर लगाए जाएंगे। जहां कहीं भी दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर उसके बराबर भारतीय रुपयों में अमरीकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश के दिन को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (ख) अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभारों को आयात कंटेनरों के मामले में पोत की प्रवेश की तारीख और निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पत्तन परिसर में आगमन की तारीख को मौजूद बाजार क्रय दर पर आधारित बराबर भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा।
- (iv) पत्तन में लंबी अवधि के लिए रुकने वाले पोतों के मामलों में विनिमय दर की पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित हो जाएगा।
- (v) बकाए का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ भार की इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम, आयतन माप की इकाई 1 घनमीटर होगी और द्रवों के लिए भारी मात्रा क्षमता में माप की इकाई 1000 लीटर होगी।
- (vi) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख) तापीय कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह-अयस्क और लौह-अयस्क की गुटिकाओं को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर-संबद्ध प्रभार को कार्गो/कंटेनर-संबद्ध सामान्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ग) कार्गो-संबद्ध प्रभारों के मामले में जहाज की ओर स्थानांतरण और घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए घाट शुल्क सहित सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें लगाई जानी चाहिए।
- (घ) कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायत मिश्रित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदकृत प्रभार लगाया जाता है, वहां रियायत जहाज के तट पर स्थानांतरण और घाट तक/से भंडारण यार्ड के स्थानांतरण के लिए सभी संगत प्रभारों तथा साथ ही कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क पर दी जाएगी।
- (ङ) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो किसी भारतीय पत्तन 'ए' पर भारतीय पत्तन 'बी' पर बाद में यानांतरण के लिए पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तन से/तक लाए गए कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (च) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (vii) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज :-
- (क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार जेएनपीटी विलंबित वापसी-अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज दर जेएनपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी। ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी।
- (ग) जेएनपीटी द्वारा वापसी-अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब को जेएनपीटी द्वारा बिल प्रेषित करने की तारीख के बाद 10 दिनों के पश्चात गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरों के मान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (viii) परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रुपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ix) किसी भी अलग-अलग मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप का परिकलन करने के लिए 0.5 तक की भिन्नों को 0.5 इकाई के रूप में और 0.5 तथा उससे ऊपर की भिन्नों को, सिवाए इसके कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, एक इकाई माना जाएगा।
- (x) प्रयोक्ताओं को पत्तन की वजह से एक तर्कसंगत स्तर से आगे के विलंबों के लिए किसी प्रभार का भुगतान नहीं करना होगा।
- (xi) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरों के मान में किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विनिर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, तब जेएनपीटी टीएएमपी को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर दरों को अंतिम तौर पर अधिसूचित किए जाने तक वसूल की जा सकती है।
- (ग) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर आकलित की जानी चाहिए; और इस पर पत्तन/टर्मिनल और संबंधित प्रयोक्ता (प्रयोक्ताओं) द्वारा परस्पर सहमति होनी चाहिए।
- (घ) टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतया केवल भावी प्रभाव से ही लागू होगी। तदर्थ तरीके से अपनाई गई अंतरिम दर को उसी रूप में माना जाएगा, जब तक कि इसे पूर्व-प्रभाव से कुछ संतुलित किए जाने के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।

- (xii) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं। इसी प्रकार, छूट और कटौतियाँ निम्नतम स्तर की हैं। जेएनपीटी, अगर चाहे तो निम्न दरें प्रभावित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूट और कटौतियों की अनुमति दे सकता है।
- (ख) जेएनपीटी अगर चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, अगर ऐसा यौक्तिकीकरण प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत प्रदान करता है और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम स्तर से अधिक नहीं होती हैं।
- बशर्ते कि जेएनपीटी को जनता को ऐसी निम्नतम दरें और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली शर्तों का यौक्तिकीकरण अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने का नियंत्रण करने वाली शर्तों में आगे किसी परिवर्तन को जनता को अधिसूचित करते रहना चाहिए, बशर्ते कि नियत नई दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

अध्याय-II

पोत-संबद्ध प्रभार

2. पत्तन देयताओं की अनुसूची :

क्र०सं०	प्रभार योग्य पोत	प्रति जीआरटी		उसी पोत के संबंध में भुगतान की अनुमति
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	
1.	(क) बल्क पोत (ख) कंटेनर पोत (ग) कार बोलने वाले पोत(आरओआरओ)	0.1386 0.1071 0.693	3.64 2.80 1.81	पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देयता का भुगतान करना है।
2.	उपर्युक्त में शामिल को छोड़कर 10 टन और उससे अधिक वाले पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	0.1071	2.80	-वही-
3.	भाप अथवा डीजल अथवा यांत्रिक साधनों द्वारा संचालित टग नौकाएं और नदी नौकाएं	0.1071	2.80	-वही-
4.	अपतटीय पोत	-	0.94	-वही-

टिप्पणियां

- (1) (i) जवाहरलाल नेहरू पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत की पत्तन देयताओं का निर्धारण उस पोत के जीआरटी के अनुसार संबंधित पोत के समूह के सामने दर्शायी गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर किया जाएगा।
- (ii) पत्तन देयताएं पोत के पत्तन में प्रवेश के समय उसकी तटीय अथवा विदेशगामी की स्थिति के अनुसार लागू होंगी।
- (2) ब्लॉस्ट में और यात्रियों की दुलाई नहीं कर रहे पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत पर अन्यथा प्रभार्य पत्तन देयताओं का केवल 75% भारित किया जाएगा।
- (3) पत्तन में प्रवेश करने वाले लेकिन वहां पर कार्गो अथवा यात्री न उतारने वाले अथवा न लेने (इस अपवाद के साथ कि मरम्मत के प्रयोजनार्थ और जैसा भी आवश्यक हो माल की उतराई और पुनः लदान) वाले पोत पर अन्यथा प्रभार्य पत्तन देयताओं का केवल 50% भारित किया जाएगा।
- (4) निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों का 50% वसूल की जाएंगी :-
 - (i) मरम्मत, बंकरों में ड्राइऑकिंग सामान अथवा जल लेने अथवा माल की अदला-बदली अथवा कू-सदस्यों में से किसी रुग्ण सदस्य को उतारने के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और कोई यात्री अथवा कार्गो लिए बिना पत्तन से समुद्री यात्रा पर जाने वाला पोत।
 - (ii) टेलीग्राफ पोत।
- (5) (i) कार्गो अथवा संपत्ति सहित पत्तन में लाए जाने वाले संकटग्रस्त पोत पर पूर्ण पत्तन देयताएं भारित की जाएंगी।
- (ii) बिना कार्गो पत्तन में लाए जाने वाले संकटग्रस्त पोत पर पत्तन देयताओं का 75% भारित किया जाएगा।
- (6) खाली और/अथवा भरे हुए फ्लीटिंग लैश बाजों को उठाने के लिए 'दूसरी बार यात्रा' करने वाले लैश पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाला माना जाएगा, लेकिन वहां पर कोई कार्गो अथवा यात्री को न उतारेगा अथवा न लेगा और उस पर कोई पत्तन देयताएं भारित नहीं की जाएंगी।

- (7) विभाषित ब्लास्ट वाले तेल टैंकों के लिए अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम 'अभियुक्तियां' में उल्लिखित कम किए गए सकल टनभार को पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजनार्थ इसका सकल टनभार माना जाएगा।

- (8) एम्बोईटी पत्तन देयताएं :-

प्रभाव योग्य पोत	प्रति जीआरटी दर	उसी पोत के संबंध में देयता कितनी बार वसूल की जाए
ऐसा पोत, जो मुम्बई पत्तन की सीमाओं में प्रवेश करता है, परंतु मुम्बई पत्तन न्यास के लिए कोई कार्गो अथवा यात्री न उतारता है अथवा न लेता है (इस अपवाद के साथ ही कार्गो की उतराई और पोत पर पुनः लदान मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक है)।	मुम्बई पत्तन न्यास के दरों के मान में समय-समय पर यथानिर्धारित के अनुसार पत्तन देयताओं का 39.35%।	इस देयता का पत्तन में प्रत्येक प्रवेश के समय पर भुगतान किया जाना होता है।

2.2.ए। पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क की अनुसूची :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रथम 30,000 जीआरटी	0.2381	6.24
2.	30000 से अधिक परंतु 60000 जीआरटी०	0.1908	4.99
3.	60000 जीआरटी से अधिक	0.1669	4.37

2.2.बी. शिपिंग प्रभारों की अनुसूची :-

एक बर्थ से दूसरी बर्थ में शिपिंग के लिए पायलट की सेवाएं मांगने वाले पोतों पर उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित दरों के अलावा निम्नलिखित दरें वसूल की जाएंगी :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रथम 30,000 जीआरटी	0.0476	1.25
2.	30000 से अधिक परंतु 60000 जीआरटी०	0.0381	0.99
3.	60000 जीआरटी से अधिक	0.0333	0.87

2.2.सी. क्वाडा जेट्टी, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह बर्थ अथवा जेएनपीटी सीमाओं के भीतर कहीं भी शिपिंग के लिए शिपिंग प्रभारों की अनुसूची :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रथम 30,000 जीआरटी	0.119	3.12
2.	30000 से अधिक परंतु 60000 जीआरटी०	0.0954	2.49
3.	60000 जीआरटी से अधिक	0.0834	2.18

टिप्पणियां :-

- (1) अनुसूची में दर्शाये गए के अनुसार बंदरगाह के भीतर और बाहर पोतों के पायलिटेज एवं टॉवेज के लिए वसूली योग्य शुल्क में और एक बाह्य प्रचालन के लिए आवश्यक पायलटों और टगों तथा अन्य क्राफ्ट के लिए सेवाएं और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों की शिपिंग शामिल होंगी। पोतों के अनुरोध पर शिपिंग के लिए अलग से शिपिंग प्रभार लागू होंगे।
- (2) पत्तन में की गई प्रत्येक यात्रा के लिए पायलिटेज एवं टॉवेज संबंधी अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 189 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 4953.31 रुपए होंगे।
- (3) पायलिटेज एवं टॉवेज प्रभार प्रत्येक यात्रा अर्थात् विदेशगामी अथवा तटीय यात्रा के समय पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत की अंतः और बाह्य यात्रा के लिए निर्धारित दरों का 50% वसूल किए जाएंगे।

(4) पत्तन सुविधा के लिए पोत की शिफ्टिंग हेतु कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

(i) 'पत्तन सुविधा' निम्नलिखित अर्थ के संदर्भ में परिभाषित की गई है :-

(क) किसी बर्थ अथवा मूरिंग में कार्यरत कार्गो पोत को यदि जल-विज्ञान सर्वेक्षण कार्य अथवा ड्रेजर को बर्थ आवंटित करने के लिए अथवा बर्थों की मरम्मत, रख-रखाव करने के लिए और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिनके लिए शिफ्टिंग आवश्यक हो जाती है, जब शिफ्ट/बर्थ में खड़ा किया जाता है, तब ऐसे शिफ्टिंग को 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग माना जाएगा। ऐसे शिफ्ट किए गए पोत को पुनः स्थापित करने के लिए शिफ्ट किए जाने को भी 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग माना जाता है।

(ख) यदि किसी कार्यरत कार्गो पोत को बेदखली प्राथमिकता पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से शिफ्ट किया जाता है, जो शिफ्टिंग प्रभार वहन करने से छूट प्राप्त है, तब ऐसे शिफ्टिंग को 'पत्तन सुविधा' माना जाएगा।

(ग) जब कभी किसी पोत को ऐसे पोत को स्थान देने के लिए शिफ्ट किया जाता है, जो कि ड्राफ्ट और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थों पर खड़ा नहीं किया जा सकता, तब ऐसे पोत को 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग माना जाता है।

(घ) जब कभी किसी पोत को अन्य पोत को स्थान देने के लिए शिफ्ट किया जाता है, जिसके पास बराबर वाली बर्थ के लिए प्राथमिकता प्राप्त है और जब तक वह पोत शिफ्ट नहीं हो जाता, तब तक अन्य पोत को लंबाई प्रतिबंधों के कारण बराबर वाली बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, तब ऐसी शिफ्टिंग को 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग माना जाता है।

(ङ) जब कभी किसी पोत को अन्य पोत को स्थान देने के लिए शिफ्ट किया जाता है, जो कि खतरनाक कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए सुरक्षा कारणों से बराबर वाली बर्थ को खाली रखना आवश्यक होता है, तब ऐसे शिफ्टिंग को भी 'पत्तन सुविधा' के लिए शिफ्टिंग माना जाता है।

(ii) जब कभी किसी पोत को बेदखली प्राथमिकता वाले अन्य पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से शिफ्ट किया जाता है, ऐसे शिफ्ट किए गए पोत को शिफ्टिंग प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होती है, क्योंकि ऐसा भुगतान बेदखली प्राथमिकता वाले पोत द्वारा किया गया होता है अथवा ऐसे शिफ्टिंग को पत्तन सुविधा माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्रदान की जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :-

(क) बिना कार्गो वाले पोत, जिन्हें कार्गो वाले पोतों के आगमन पर बर्थ हर हाल में खाली करना होता है।

(ख) दूसरे किनारे पर केवल लदान/उतराई का कार्य करने के लिए बर्थ प्रयोग करने वाले पोत।

(ग) कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना बर्थ पर निरर्थक खड़े रहने वाले पोत।

2.2.डी. कोल्ड मूव प्रभार :-

क्रम सं०	विवरण	दर
(क)	पोत को कोल्ड मूव के रूप में अंदर लाए जाने और बाहर ले जाने की स्थिति में	सामान्य दरों का दुगुना।
(ख)	पोत को बंद इंजन के साथ एक ओर कोल्ड मूव में तथा दूसरी ओर चालू इंजन के साथ सामान्य मूव की स्थिति में	सामान्य दरों का डेढ़ गुना।
(ग)	कोल्ड मूव के साथ कोई भी शिफ्टिंग कार्य	सामान्य दरों का दुगुना

2.2.ई. पायलटों के संबंध में रद्दकरण प्रभार और रुकने संबंधी प्रभार :-

क्रम सं०	पोत का आकार	दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	चार घंटे से कम की सूचना पर पायलट की सेवाओं के लिए मांग को रद्द करना	63.00	1651.10
2.	मांग किए गए समय के बाद 30 मिनट से अधिक के लिए पायलट को रोकने पर		
	(क) प्रथम 1 घंटे के लिए	63.00	1651.10
	(ख) अनुवर्ती घंटा अथवा उसके भाग के लिए	31.50	825.55

2.2.एफ. टग सहायता की अपेक्षा नहीं वाले पोतों के लिए पायलिटेज शुल्क :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	टग सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पायलिटेज शुल्क	0088	2.31

टिप्पणी : पत्तन में की गई प्रत्येक यात्रा के लिए न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में 126 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में 3302.20 रुपए होंगे ।

2.3. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	जेएनपीटी बर्थ प्राप्त करने के लिए :		
	(क) कंटेनर बर्थ	0.0037	0.09
	(ख) लैंडिंग जेट्टी	0.0037	0.09
2.	लंगरगाह बर्थ प्राप्त करने के लिए	0.0018	0.04

2.4. स्वच्छ जल प्रभारों की अनुसूची (पोतों के अपने उपयोग के लिए जल आपूर्ति) :-

क्रम सं०	पोत का आकार	इकाई	प्रति मीट्रिक टन दर
1.	विदेशगामी पोत	अमरीकी डॉलर	2.52
2.	तटीय पोत	रुपए	66.04
3.	ओएनजीसी आपूर्ति पोत	रुपए	66.04

टिप्पणियाँ :

- (1) कार्गो प्रचालन के प्रयोजनार्थ अथवा किसी अन्य प्रयोजनार्थ किसी भी बर्थ के साथ वाली स्टीमर बर्थ अथवा लंगरगाह में दूसरे किनारे पर प्रचालन में सहायता करने अथवा जेएनपीटी बर्थों पर स्थान प्राप्त करने वाले विदेशगामी नौका/बार्ज अथवा देशी क्राफ्ट के संबंध में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 0.1834 अमरीकी डॉलर की दर पर और तटीय नौका/बार्ज अथवा देशी क्राफ्ट के संबंध में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 4.80 रुपए की दर पर एक संयुक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा ।
- (2) जेएनपीटी द्वारा किराये पर लिए गए को छोड़कर, लैंडिंग जेट्टी अथवा किसी अन्य बर्थ पर मूरिंग करने वाले छोटे क्राफ्टों (*), यात्री लांचों अथवा देशी क्राफ्टों के संबंध में प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 126/- रुपए की दर पर एक संयुक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा ।

* (किसी छोटे क्राफ्ट का अभिप्राय 20 मीटर से अनधिक लंबाई वाले पोत से है) ।

- (3) (i) पोतों को कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद निम्नलिखित अवधि के लिए बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के बर्थ में रुके रहने की अनुमति होगी :-

(क) कंटेनर/कार बोने वाले पोत	2 घंटे
(ख) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पोतों के अलावा सभी अन्य पोत	6 घंटे
- (ii) कंटेनर पोत के संबंध में कार्गो प्रचालन को कंटेनर बांधने के बाद पूर्व हुआ माना जाएगा, जिसके लिए लदान पूरा होने के बाद 4 घंटे की अवधि अनुमत्य होगी ।
- (iii) घावल, गेहूँ और प्रत्यक्ष कम किए गए लौह के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पोत को अवस्थित करने/धुंधीकरण और सर्वेक्षण के बाद पूरा हुआ माना जाएगा । धुंधीकरण, अवस्थित करने और सर्वेक्षण के लिए अनुमत्य समय लदान प्रचालनों के पूरा होने के बाद 24 घंटे गिना जाएगा ।
- (iv) द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन पिगिंग आउट/फ्लशिंग आउट प्रचालनों के बाद पूरा हुआ माना जाएगा । फ्लशिंग आउट/पिगिंग आउट के लिए समय माल की उतराई पूरा होने के बाद, जहां पर जहाज उपस्कर की जरूरत पड़ती है, 8 घंटे गिना जाएगा ।

- (vi) सभी पोत जहाज को बर्थ के साथ खड़ा किए जाने के समय से नीचे विनिर्दिष्ट समय अनुसूची के भीतर कार्गो प्रचालन आरंभ कर देंगे, जिसमें असफल रहने पर नीचे (viii) उल्लिखित के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे :-
- (क) बल्क/टैंकर पोत 4 घंटे
- (ख) सभी अन्य पोत 1 घंटा
- (vii) यद्यपि, चाहे पत्तन अपने प्रचालन के लिए तैयार है, लेकिन पत्तन की कार्गो प्रचालन सुविधाओं में पोत कार्य हेतु तैयार न होने के कारण निरर्थक खड़े हैं, तब उन पर नीचे उल्लिखित टिप्पणी (viii) में निर्धारित के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के प्रयोजनार्थ निरर्थक खड़े रहने का अभिप्राय कार्गो-प्रहस्तन प्रचालन के किसी कारणवश कार्य को दो घंटे से अधिक के लिए रोक देने/बंद करने से होगा।
- (viii) फर्नेस ऑयल, कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक (सीबीएफएस) और ब्राइट स्टॉक, ल्यूब ऑयल के विस्कॉस ग्रेड जैसे द्रव कार्गो की जुलाई करने वाले पोतों में पोत के नीतल पर पर्याप्त ताप कार्य संबंधी प्रबंध अवश्य होने चाहिए, ताकि 20 घंटे प्रतिदिन के कारण कार्यचालन के लिए निम्नलिखित औसत उतराई दर सुनिश्चित एवं बनाई रखी जा सके :-
- (क) फर्नेस ऑयल 400 एमटी प्रति घंटा
- (ख) कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक 300 एमटी प्रति घंटा
- (ग) ब्राइट स्टॉक 40 एमटी प्रति घंटा
- यदि यह पाया जाता है कि बर्थ पर लाए गए पोत में उपयुक्त ताप व्यवस्थाएं चालू हालत में नहीं हैं और माल उतराई की दर ऊपर विनिर्दिष्ट दरों से कम है, तब जेएनपीटी को यह अधिकार है कि किसी अन्य पोत के प्रतीक्षारत होने की स्थिति में पोत के एजेंट की लागत और जोखिम पर उस पोत को हटा दिया जाएगा अथवा यदि पोत को माल उतारना जारी रखने की अनुमति दी जाती है तो उस पर नीचे (viii) में उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
- (viii) उपर्युक्त निर्धारित घंटों से आगे के लिए बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त निम्नलिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे :-

क्रम सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी वर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	6 घंटे तक	0.0378	0.99
2.	6 घंटे से अधिक, परंतु 12 घंटे तक	0.1134	2.97
3.	12 घंटे से अधिक, परंतु 18 घंटे तक	0.2268	5.94
4.	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 18 घंटे से अधिक	0.3024	7.92

- (ix) उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, यदि पोत का निरर्थक खड़े रहना पत्तन की वजह से अथवा प्रतिकूल ज्वार-भाटा स्थिति अथवा खराब मौसम और वर्षा के कारण है, जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन बंद हो जाता है।
- (x) यदि बर्थ की तत्काल आवश्यकता नहीं है, पत्तन अपने विवेक पर पत्तन द्वारा घोषित ऐसे समय तक कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार के पोत द्वारा बर्थ पर कब्जा बनाए रखने की अनुमति प्रदान कर सकता है। इस मामले में सामान्य बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (क) एक ऐसी समय-सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत के यात्रा करने की तैयारी का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा।
- बर्थ किराया समाप्त होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा वशा की कमी अथवा खराब मौसम के कारण या रात्रि नीचालन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- (ख) गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक बर्थ किराया' वसूल किया जाएगा।
- (ग) पोत का मास्टर/एजेंट अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम की वशा के अनुसार ही यात्रा करने की तैयारी का संकेत देगा।
- (घ) बर्थ किराया समाप्त होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा वशा की कमी अथवा मौसम का खराब होना जहाज की प्रतीक्षा अवधि में शामिल नहीं होंगे।

बर्थ-किराया-वसूल-करने-के-लिए 1 घंटे की अवधि पोत द्वारा बर्थ/जेट्टी/लंगरगाह बर्थ में स्थान ग्रहण करने के समय से गिनी जाएगी। बर्थ किराया प्रभार संयुक्त प्रभार हैं, जिनमें रविवारों और अवकाशों सहित सामान्य शिफ्ट घंटे से आगे के लिए कार्य भी शामिल हैं।

- (6) प्राथमिकता बर्थिंग के लिए एकल दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा रुकने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75%, इनमें से जो भी अधिक हो, अतिरिक्त शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (7) बेदखली प्राथमिकता के लिए रुकने की वास्तविक अवधि हेतु सामान्य बर्थ किराया प्रभार के 100% के बराबर शुल्क अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- (8) 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता हेतु मांग के साथ अग्रिम तौर पर वसूल किया गया शुल्क वापस कर दिया जाएगा, यदि बर्थिंग पोत के आगमन की बारी पर केवल सामान्य तौर पर अनुमत्य की गई है।
- (9) उस अवधि के लिए बर्थ किराया, जिसमें पोत की स्थिति परिवर्तित हो जाती है, संबंधित पहले घंटे की शुरुआत पर पोत की स्थिति के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (10) उभले जल वाले बर्थ, पतन क्राफ्ट बर्थ और पतन क्राफ्ट जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार :
बर्थ किराया की अनुसूची संख्या 2.3, इन बर्थों पर लागू दरों में न्यूनतम 20% की छूट के शर्ताधीन लागू होगी। बर्थ किराया प्रभारों की टिप्पणी संख्या 1 और 2 उपर्युक्त बर्थों के लिए भी लागू होगी।
- (11) उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, जब कोई पोत पतन उपस्कर के बंद होने अथवा विद्युत आपूर्ति बंद होने अथवा पतन की वजह से किसी कारणवश बर्थ में निष्क्रिय खड़ा रहता है।

अध्याय-III

कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रवत सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निर्बंधन एवं शर्तें

- (i) 20 फुट से कम और 20 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा।
- (ii) 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होंगे।
- (iii) 40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार खंड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होंगे।
- (iv) नावक आकार से भिन्न किस्म वाले कंटेनरों, जिनके लिए विशेष उपकरणों अथवा प्रहस्तन हेतु स्लिंग की जरूरत पड़ती है, के लिए खंड 3.3.1 के अधीन लागू प्रभारों का दुगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त और विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कोई अन्य किस्म के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार

कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभारों का पतन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के संबंध में प्रवत सेवाओं के लिए नौवहन लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा भुगतान किया जाएगा।

ए. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू वर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2210	1785	1326	1071
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	786	786	786	786
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1105	1105	1105	1105
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	340	340	340	340

बी. रीफर कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरें हुए	खाली	भरें हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2210	1785	1326	1071
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	786	786	786	786
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1105	1105	1105	1105
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	340	340	340	340

सी. छातरनाक कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		विदेशगामी कंटेनर भरें हुए	तटीय कंटेनर भरें हुए
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2763.00	1658.00
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	983.00	983.00
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1381.00	1381.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	425.00	425.00

डी. पोतातरण कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		विदेशगामी कंटेनर भरें हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2550	2210
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमतः	2380	2040
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	2210	1870
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	2040	1700

टिप्पणियाँ :

- (1) दर उसी वित्तीय वर्ष में नौवहन लाइन्स अथवा एजेंटों द्वारा लाये गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) पोतातरण कंटेनर के रूप में मूलतः घोषित कंटेनर, बाद में रेल अथवा सबक द्वारा ढोए जाने पर अपनी पोतातरण कंटेनर के रूप में पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (3) कोचीन पत्तन/सुतीकोरन पत्तन और जेएनपीटी के बीच ढोए जाने वाले वृद्धिकारी यातायात पर पोतातरण कंटेनरों के लिए घटती हुई मात्रात्मक छूट निम्नलिखित हैं :-

मात्रा प्रति वर्ष टीईयू	पहले वर्ष के लिए छूट	दूसरे वर्ष के लिए छूट	तीसरे वर्ष के लिए छूट	चौथे वर्ष के लिए छूट
6000 टीईयू तक	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
6001-9000 टीईयू	200	150	100	शून्य
9001-15000 टीईयू	250	200	150	शून्य

- (4) पत्तन ग्राहकों के लिए बर्थों से दूर चल बंदरगाह क्रेनों हेतु पार्किंग स्थल निःशुल्क है।

ई. सामान्य आकार से बड़े कार्गो कंटेनर :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत	4420	3570	2652	2142
2	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल केन्द्र तक अथवा विलोमत:	1573	1573	1573	1573
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	2210	2210	2210	2210
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात प्राप्ति)	680	680	680	680

एफ. शट-आउट कंटेनर :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1	शट-आउट प्रभार	35.0115	1614
2	पत्तन में किसी भी स्थान से शट-आउट कंटेनरों की ढुलाई और निर्धारित क्षेत्र में वापसी, टर्मिनल में अवस्थिति चाहे कुछ भी हो	1275	1275

जी. रीफर परीवीक्षण एवं संयोजन :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर			
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)		तटीय पोत (रुपए)	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	बिजली की खपत और रीफर कंटेनरों के परीवीक्षण के लिए प्रति 4 घंटे का उसके भाग के लिए अतिरिक्त प्रभार	3.502	3.502	161	161

टिप्पणी : रीफर रेस्टॉव कंटेनरों के मामले में निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार भी लागू होगा ।

एच. प्रदत्त अन्य सेवाएं :

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों की शिफ्टिंग और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों का बाद में लदान	1445	1445	1445	1445
2	पूर्ण-प्रबंध द्वारा सीमाशुल्क जांच-पड़ताल अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु नियत यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगाने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	170	170	170	170

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित घटक यथा: जहाजी कुली कार्य, गेंद्री क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, कंटेनरों के टेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन और रेलवे आधारभूत ढांचे के लिए अंशदान शामिल है ।

3.3.2 रियायतें

जेएनपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, जब जेएनपीटी उपस्कर खराब हों अथवा किसी अन्य प्रयोक्ता को किराए पर दिए जाने या किसी अन्य कारण से उपलब्ध न हों, तब पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए उनके अपने प्रबंध द्वारा विभिन्न प्रचालन करने पर निम्नलिखित रियायतें लागू होंगी :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1(क)	यदि जहाज से तट तक अथवा विलोमतः कंटेनरों के लदान/उत्तराई के लिए जहाज के गियरों का प्रयोग किया जाता है :-				
	20 फुट लंबे	510	510	308	308
	20 फुट से अधिक लंबे	680	680	408	408
1(ख)	उथले ड्राफ्ट बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले पोतांतरण कंटेनर :				
	20 फुट लंबे	255	255	153	153
	20 फुट से अधिक लंबे	340	340	204	204
2.	यदि पत्तन प्रयोक्त क्वे से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः कंटेनरों की बुलाई करने के लिए अपने ट्रैक्टर ट्रैलर (टीटी) तैनात करता है :				
	20 फुट लंबे	255	255	153	153
	20 फुट से अधिक लंबे	383	383	230	230
3.	यदि प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः कंटेनर उठाने के लिए अपने स्वयं के उपस्कर लाता है				
	20 फुट लंबे	213	213	213	213
	20 फुट से अधिक लंबे	319	319	319	319
4.	निजी यार्ड से शट-आउट किए गए कंटेनरों के लिए शट-आउट प्रभारों पर रियायत :				
	20 फुट लंबे	14.875	-	411	-
		अमरीकी डॉलर			
	40 फुट लंबे	22.3125	-	617	-
		अमरीकी डॉलर			
5.	यदि पत्तन प्रयोक्ता कंटेनरों को बांधने के प्रचालन के लिए बांधने/खोलने वाला गैंग प्रदान करता है, तब प्रहस्तन प्रभारों में विदेशगामी कंटेनर के लिए 26 रुपए और तटीय कंटेनर के लिए 16 रुपए की रियायत अनुमत्य होगी। यह रियायत वास्तव में बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।				
6.	एकल यात्रा के समय किसी पोत द्वारा 1000 टीईयू से अधिक का कार्यनिष्पादन किए जाने पर, पोत के लिए लागू कुल प्रहस्तन प्रभारों के निम्नलिखित प्रतिशत की राशि रियायत के लिए पात्र होगी :-				
	1000 टीईयू अधिक परंतु 1200 टीईयू तक		2%		
	1200 टीईयू अधिक परंतु 1500 टीईयू तक		3%		
	1500 टीईयू अधिक परंतु 1800 टीईयू तक		4%		
	1800 टीईयू अधिक परंतु 2200 टीईयू तक		5%		
	2200 टीईयू अधिक परंतु 2600 टीईयू तक		6%		
	2600 टीईयू अधिक		7%		
7.	निजी उपस्करों द्वारा प्रहस्तन किए गए शहर को वापस भेजे जाने वाले कंटेनरों के लिए कोई रियायत अनुमत्य नहीं होगी।				

3.3.3 पतन परिसर में भंडार किए गए कंटेनरों के रूकने के समय के प्रभार :-

क्र.सं०	विवरण	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (अमरीकी डॉलर)		प्रतिदिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (रुपए)	
		20 फुट तक लंबे	20 फुट से अधिक, परंतु 40 फुट तक लंबे	20 फुट तक लंबे	20 फुट से अधिक, परंतु 40 फुट तक लंबे
1.	गैर-आईसीडी आयात एवं निर्यात - भरे हुए				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
2.	गैर-आईसीडी आयात एवं निर्यात - खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
3.	आईसीडी आयात एवं निर्यात- भरे हुए सड़क द्वारा बुलाई				
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
4.	आईसीडी आयात एवं निर्यात- खाली सड़क द्वारा बुलाई				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
5.	आईसीडी आयात एवं निर्यात - भरे हुए और खाली - रेल द्वारा बुलाई				
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	2.431	4.862	106	212
	31-45 दिन	4.862	9.724	212	425
	उसके बाद	9.724	19.448	425	849
6.	पोतांतरण - भरे हुए				
	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	31-45 दिन	2.7625	5.525	121	241
	उसके बाद	5.525	11.05	241	483
7.	पोतांतरण - खाली				
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	2.7625	2.7625	121	121
	31-45 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
8.	शट-आउट - भरे हुए एवं खाली				
	1-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965
9.	शहर को वापस - भरे हुए एवं खाली				
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	2.7625	5.525	121	241
	16-30 दिन	5.525	11.05	241	483
	उसके बाद	11.05	22.10	483	965

टिप्पणियाँ :

- (1) किसी भी कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के बाद वाले दिन से लेकर पोतलदान/सुपुर्दगी/कंटेनर को हटाने की तारीख के दिन तक और रविवारों तथा अवकाशों सहित, परंतु सीमा-शुल्क अधिसूचित अवकाशों और पत्तन अकार्य दिवसों को शामिल न करते हुए मानी जाएगी ।
- (2) माल भरने/खाली करने के लिए बाद में स्थानीय तौर पर अथवा कंटेनर माल केन्द्र के अनुसार परेषण का तरीका बदलने वाले पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में निर्धारित रियायती रूकने का समय खो देंगे । ऐसे कंटेनरों के लिए रूकने के समय के प्रभार यथा लागू मद संख्या 1 अथवा 2 में उल्लिखित अनुसार आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे ।
- (3) पोतांतरण कंटेनरों को बाद में परेषण के तरीकों को रेल से आईसीडी में बदलने पर रूकने के समय के प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ अन्य आईसीडी कंटेनर माना जाएगा और उनपर उपर्युक्त मद (4) में उल्लिखित दरों के अनुसार शुल्क वसूल किया जाएगा । ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों की दुलाई के लिए अतिरिक्त शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे ।
- (4) किसी तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण हेतु जेएनपीटी में विदेशी पत्तन से उतारे जाने वाले कंटेनर पर विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों पर 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित का 50% वसूल किया जाता है ।
- (5) सामान्य आयात कंटेनरों को बाद में परेषण का तरीका रेल से आईसीडी में बदलने पर केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निःशुल्क अवधि प्राप्त होगी । ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों की दुलाई के लिए अतिरिक्त शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे ।
- (6) किसी शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर के शट-आउट बन जाने के दिन के बाद के दिन से परिकल्पित की जाएगी ।
- (7) सामान्य आकार से ऊँचे और सामान्य आकार से बड़े कार्गो वाले कंटेनरों के लिए सामान्य लागू प्रभारों का 3 गुना वसूल किया जाएगा ।
- (8) खतरनाक कंटेनरों के लिए सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा ।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने के मामले में रूकने के समय के प्रभार निम्नानुसार लागू होंगे :-
 - (i) भरने से पहले रूकने के प्रभार खाली कंटेनरों पर लागू प्रभार के अनुसार वसूल किए जाएंगे ।
 - (ii) निःशुल्क अवधि और रूकने के समय के प्रभार भरे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू के अनुसार भरने का कार्य पूरा होने और पत्तन को सूचित करने के दिन के बाद के दिन से वसूल किए जाएंगे ।
- (10) नीलामी वाले कंटेनरों के मामले में नीलामी होने के बाद खाली कंटेनरों पर खाली करने का कार्य पूरा होने के बाद के दिन से खाली कंटेनर के लिए लागू रूकने के समय के प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
- (11) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन तक, निम्नलिखित शर्तों के अधीन, जो भी पहले हो, वसूल किए जाएंगे :-
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है ।
 - (ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्ताधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :-
 - (क) नौवहन लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगा और इसे वापस ले लेगा अथवा पत्तन परिसर से इसे हटा लेगा; और
 - (ख) नौवहन लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा । निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी असफल रहने की स्थिति में कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय लागू रहना जारी रहेंगे, जब तक कि नौवहन लाइन्स द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी प्रकार की आवश्यक कार्यवाहियाँ नहीं की जाती हैं ।
 - (iv) जब किसी कंटेनर को सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/कब्जे में ले लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब कार्गो को छोड़ने के सीमा शुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे, बशर्त कि नौवहन लाइन्स सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करती हैं और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करती है । अन्यथा, जब्त/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को नौवहन लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा शुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस स्थिति में भंडारण प्रभार इस प्रकार हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे ।
- (12) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपाजित नहीं किए जाएंगे, जिसके दौरान जेएनपीटी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर इसके स्वयं के कारणों की वजह से कंटेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं है ।

3.3.4 कंटेनर पोतों को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार :-**हैच कवर प्रभार**

ए. हैच कवर खोलना और इसे पुनः स्थापित करना :-

विवरण	प्रति हैच कवर दर	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
जब इसे क्वे पर स्थापित किया जाता है	52.513	1376
इसे क्वे पर स्थापित किए बिना	21.00	551

टिप्पणी : यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, तब उपर्युक्त अनुसार हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा ।

बी. एक हैच से दूसरे हैच तक अथवा उसी हैच के भीतर

विवरण	प्रति टीईयू दर			
	विदेशगामी कंटेनर (अमरीकी डॉलर)		तटीय कंटेनर (रुपए)	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
(क) हैच से हैच तक शिफ्टिंग (केवल 1 संचलन शामिल)	17.502	17.502	459	459
(ख) उपर्युक्त (क) को छोड़ कर	70.015	70.015	1838	1838

3.3.5 निकासी न किए गए माल पर भंडारण प्रभार :-

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 61 और 62 के अनुसार बिक्री किए गए कार्गो के संबंध में रुकने के समय के लिए निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे :-

विवरण	प्रतिदिन प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
लंबे समय से खड़े कंटेनरों से ढके हुए स्थान में खाली किए गए कार्गो का भंडारण, यदि मूल परेषिती कार्गो की सुपुर्दगी लेने के लिए आगे आता है	25.50
निकासी न किए गए कार्गो की बिक्री की तारीख की पुष्टि के बाद छठे दिन से 20वें दिन तक (दोनों दिन शामिल) भांडागार किराया प्रभार । प्रथम 5 कार्यदिवस निःशुल्क है	76.50
निकासी न किए गए कार्गो की बिक्री की तारीख की पुष्टि के बाद 21वें दिन से आगे तक के लिए भांडागार किराया प्रभार	102.00

3.3.6 जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल अंतरण अथवा पोतांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार

ए. पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया :-

- जेएनपीटी में उतारे गए और एनएसआईसीटी को भेजे जाने के लिए लदान किए गए टीपी कंटेनरों की दुलाई जेएनपीटी के ट्रैक्टर-ट्रेलरों द्वारा की जाएगी और जेएनपीटी के आरटीजीसी कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेंगे ।
- इसी प्रकार एनएसआईसीटी में उतारे गए और जेएनपीटी को भेजे जाने के लिए लदान किए गए टीपी कंटेनरों को एनएसआईसीटी द्वारा अपने आरटीजीसी और ट्रैक्टर-ट्रेलरों का प्रयोग करके जेएनपीटी के कंटेनर यार्ड 31 में उतारा जाएगा ।

बी. टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार :-

- यदि कोई कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदान किया जाता है, तब प्रभार निम्नवत होंगे :-

जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% जेएनपीटी द्वारा नौवहन लाइन को भारित किया जाएगा।

उसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल अंतरण के लिए (20 फुट के लिए) 1428/-रुपए और (40 फुट के लिए) 2142/-रुपए वसूल करेगा।

- (iii) यदि कोई कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में लदान किया जाता है, तब प्रभार निम्नवत होंगे :-

एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% नौवहन लाइन से वसूल करेगा।

उसी कंटेनर के लिए जेएनपीटी अपने दरों के मान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल अंतरण के लिए (20 फुट के लिए) 1508/-रुपए और (40 फुट के लिए) 2262/-रुपए वसूल करेगा।

अध्याय-IV

शुष्क बल्क एवं सामान्य कार्गो

4.1. घाट शुल्क

क्र०सं०	वर्गीकरण	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)	प्रति मीट्रिक टन तटीय दर (रुपए)
1.	अनाज/दालें/तिलहन	32.50	19.50
2.	खाद्यान्न	32.50	19.50
3.	खली	32.50	19.50
4.	चीनी	37.50	22.50
5.	नमक	32.50	19.50
6.	कच्चा लोहा	97.50	58.50
7.	इस्पात और धातु रद्दी	65.00	39.00
8.	इस्पात पाइपें		
	क) 12 मीटर से कम लंबी	117.50	70.50
	ख) 12 मीटर अथवा उससे अधिक लंबी	135.00	81.00
9.	इस्पात कुंडल	107.50	64.50
10.	लौह-अयस्क पैलेट्स	57.50	57.50
11.	लौह-अयस्क के टुकड़े और ढेले	37.50	37.50
12.	बाक्साइट	50.00	30
13.	सीधे लघुकृत लौह/हॉट ब्रिकेट लौह	57.50	34.50
14.	आकारशुदा कोयला, जिसका व्यास 10 मि०मी० से अधिक न हो	37.50	22.50
15.	ऐस्बेस्टॉस	75.00	45.00
16.	गोला-बारूद	125.00	75.00
17.	सामान्य आकार से बड़ा कार्गो	625.00	375.00
18.	ब्रेक बल्क	107.50	64.50
19.	मशीन के कल-पुर्जे	107.50	64.50
20.	घुना	55.00	33.00
21.	सीमेंट		
	- प्रतिवर्ष 5.0 लाख टन तक	42.50	25.50
	- प्रति वर्ष 5.0 लाख टन से अधिक	38.25	22.95
22.	सीमेंट खंगर	42.50	25.50
23.	लकड़ी लुगदी	42.50	25.50
24.	कागज के रोल	42.50	25.50
25.	टिम्बर/लकड़ी/बांस	75.00	45.00
	प्रति टन मीटर	65.00	39.00
26.	इस्पात स्लैब/इस्पात छड़ें	135.00	81.00
27.	अनिर्दिष्ट मर्च	135.00	81.00

28.	परित्यक्त/अधिक उत्तारा गया माल/सीमा-शुल्क द्वारा जब्त, पतन स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत/जब्त और अंततः जेएनपीटी द्वारा नष्ट/सुरक्षित रखा गया कार्गो	50.00	30.00
-----	---	-------	-------

टिप्पणी :

घाट शुल्क अनुसूची के अंतर्गत 'अनिर्दिष्ट' श्रेणी के अधीन किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पहले संबंधित सीमा-शुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए देखा जाना चाहिए कि क्या किसी कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

4.1.2. सीमेंट प्रहस्तन के लिए मात्रात्मक छूट :-

यातायात	छूट
300000 मीट्रिक टन तक	शून्य
300000 मीट्रिक टन से अधिक परंतु 400000 मीट्रिक टन तक	बकी हुई मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 5%
400000 मीट्रिक टन से अधिक परंतु 500000 मीट्रिक टन तक	बकी हुई मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 10%
500000 मीट्रिक टन से अधिक	बकी हुई मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों का 15%

4.2. प्रहस्तन प्रभार (ग्रेव अनलोडर के साथ) :-

ग्रेव अनलोडर के साथ इस्पात कुडलों और सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार विदेशगामी कार्गो के लिए 50/-रुपए प्रति मीट्रिक टन और तटीय कार्गो के लिए 30/-रुपए प्रति टन होंगे।

टिप्पणियां :-

- (1) 6 मीटर x 2.5 मीटर x 2.5 मीटर से अधिक आकार वाले अथवा 3 मीट्रिक टन वजन से अधिक वाले पैकेज सामान्य आकार से बड़े कार्गो के लिए लागू दरों पर भारित किया जाएगा।
- (2) सामान्य आकार से बड़े कार्गो की परिभाषा इस्पात पाइपों/कुडलों/स्लैबों/इस्पात छड़ों पर लागू नहीं होगी।
- (3) टिम्बर/लकड़ी/बांस पर घाटशुल्क प्रभार प्रति मीट्रिक टन अथवा प्रति घनमीटर पर आधारित होंगे, इनमें से जो भी पतन के लिए लाभकारी हो।
- (4) बर्थों का प्रयोग किए बिना दूसरे किनारे पर कार्गो के लदान और उतराई का प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में घाटशुल्क प्रभार लागू दर के 75% की दर पर वसूल किए जाएंगे।
- (5) लंगरगाह बर्थ पर कार्गो के लदान और उतराई का प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में घाट शुल्क प्रभार लागू दर के 50% की दर पर वसूल किए जाएंगे।
- (6) जेट्टी पर किसी पोत से अस्थायी तौर पर उत्तार जाने वाला कार्गो उसी यात्रा के दौरान उसी पोत में वापस पुनः लदान किया जाता है, तब उसे कार्गो की श्रेणी के आधार पर यथा लागू आयात और निर्यात घाट शुल्क प्रभारों का भुगतान करना होगा।
- (7) घाट शुल्क से मुक्त माल की मदें :-
 - (i) वास्तविक यात्रियों का सामान और नाविकों का सामान तथा उनके साथ उनकी निजी वस्तुएं।
 - (ii) डाक वस्तुएं/डाक थैले, घोषित अथवा अघोषित।
 - (iii) बंकरिंग ऑयल को छोड़कर यात्रा के दौरान उपयोग के लिए क्रू-सदस्यों के लिए सामान और जहाज के भंडार।

4.3. रूकने के समय के लिए प्रभार :-

खंड 5.1 में उल्लिखित मदों के लिए प्रतिदिन रूकने के समय के प्रभार नीचे दी गई दरों पर वसूल किए जाएंगे :-

क्र०सं०	मद	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	आयात	
	1-7 दिन	शून्य
	8-14 दिन	8.00
	15-21 दिन	16.00
	उसके बाद	32.00
2.	निर्यात	
	1-15	शून्य
	उसके बाद	8.00

टिप्पणियाँ :

- (1) आयात के मामले में रुकने का समय पोत से माल उतराई का कार्य पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (2) निर्यात के मामले में रुकने का समय जेएनपीटी में कार्गो की प्राप्ति के दिन के बाद वाले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (3) ऐसा निर्यात कार्गो, जिसका न निर्यात किया जा सकता/न निर्यात के लिए उपयुक्त पाया जाता है, रुकने के समय के प्रभारों के भुगतान पर परेषक द्वारा वापस शहर ले जाया जाएगा। ऐसे कार्गो के लिए जेएनपीटी में कार्गो के प्रवेश के दिन के बाद वाले दिन से 3 दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत्य होगी और उसके बाद रुकने के समय के प्रभार प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 8/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर पर वसूल किए जाएंगे।
- (4) अनुमत्य निःशुल्क रुकने के समय में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (5) प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, जब जेएनपीटी स्वयं उसके कारणों से कार्गो सुपुर्द करने की स्थिति में नहीं है, तब उस अवधि के लिए कोई विलंब शुल्क लागू नहीं होगा।

4.4. तोलन प्रभार

- (1) किसी कार्गो के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा तोल-सेतु सुविधा का उपयोग करने पर प्रभार 2/-रुपए प्रति एमटी होगा।

अध्याय - V**पत्तन से गुजरने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर प्रभार****5.1. जहाजी कुली कार्य प्रभार :-**

क्र०सं०	मद	प्रति वाहन/उपस्कर दर (रुपए)	तटीय दर (रुपए)
1.	आयात/निर्यात	35.00	21.00
2.	पोतांतरण	40.00	24.00

5.2. घाट शुल्क प्रभार :-

क्र०सं०	मद	निम्नलिखित के प्रतिशत के रूप में दर	तटीय दर (रुपए)
1.	आयात	सीआईएफ मूल्य का 0.50	लदान मूल्य के तटीय बिल का 0.30
2.	निर्यात	एफओबी मूल्य का 0.50	लदान मूल्य के तटीय बिल का 0.30
3.	पोतांतरण	सीआईएफ/एफओबी मूल्य का 0.65	लदान मूल्य के तटीय बिल का 0.195

5.3. रुकने के समय के प्रभार :-**ए. आयात/निर्यात/पोतांतरण :-**

क्र०सं०	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मीट्रिक टन में			
		<1.0	>=1.0 <=5.0	>=5.0 <=10.0	>=10.0
प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर दर					
1.	1-15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	16-30 दिन	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	उसके बाद	50.00	100.00	200.00	400.00

बी. शहर को वापस :-

क्र०सं०	दिन	मोटर वाहन/उपस्कर का सकल भार मीट्रिक टन में			
		<1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<=5.0	<=10.0	
प्रति दिन/प्रति वाहन अथवा उपस्कर दर					
1.	0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4-14 दिन	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	15-21 दिन	50.00	100.00	200.00	400.00
3.	उसके बाद	100.00	200.00	400.00	800.00

टिप्पणियां :-

- (1) कारों के भंडारण के प्रयोजनार्थ पट्टे पर दिए गए क्षेत्र को छोड़कर पत्तन के भीतर भंडारण के लिए रुकने के समय के प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2) मोटन वाहनों के आयात/पोतातरण हेतु रुकने का समय उतराई के अंतिम दिन के बाद के दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (3) मोटर वाहनों के निर्यात/शहर को वापसी हेतु रुकने का समय जेएनपीटी में प्राप्ति के दिन के बाद के दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (4) पत्तन प्रयोक्ता को मोटर वाहनों के लदान/उतराई हेतु पत्तन के उपस्कर का प्रयोग किए जाने पर उपर्युक्त अनुसार घाटशुल्क प्रभारों के अलावा नौतल पर्यंत निःशुल्क (एफओबी)/लागत, बीमा, भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य, जैसा भी मामला हो, के 0.5% के बराबर राशि का भुगतान करना होगा।
- (5) निर्यात के प्रयोजनार्थ किसी वाहन को यदि किसी कारणवश शहर में वापस लाया जाता है, तो इसे शहर को वापस वाहन माना जाएगा और उपर्युक्त अनुसूची में उल्लेख के अनुसार उस पर रुकने के समय के प्रभार लागू होंगे।
- (6) पोत पर लदान के लिए लिए गए वाहन/उपस्कर का अथ पोत पर लदान नहीं किया जाए, तब उस पर 50/-रुपए प्रति वाहन/उपस्कर की दर से शट-आउट प्रभार लगेंगे।

5.4. रेलगाड़ी द्वारा आने वाले वाहनों की प्राप्ति और प्रहरस्तन हेतु विशेष बुनियादी ढांचे के प्रयोग के लिए वसूली प्रभार :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति वाहन (रुपए)
1.	16.5 हार्स पावर से कम वाले मोटन वाहन	195.00
2.	16.5 हार्स पावर वाले और उससे अधिक के मोटन वाहन	290.00

अध्याय-VI

विविध प्रभार

6.1. यात्री लांचों और कार्गो लाइटर्स के लिए लाइसेंस शुल्क

जवाहरलाल नेहरू पत्तन की सीमाओं के भीतर चलने वाली गैर-यांत्रिकी चालित मछलीमार नौकाओं को छोड़कर, यात्री लांचों/नौकाओं, यांत्रिकी चालित बंदरगाह क्राफ्टों, कार्गो लाइटर्स, यांत्रिकी चालित गहरे समुद्री ट्रालरों, डम्प बाजों और अन्य छोटे क्राफ्टों से लाइसेंस शुल्क वसूल किया जाएगा। लाइसेंस निम्नलिखित शर्तें पूरे करने के अधीन जारी किया जाएगा :

- (i) आवेदक के पास भारतीय पोत अधिनियम के संबंधित प्रावधान के अंतर्गत एमएमडी द्वारा जारी वैध यात्री नौका

सर्वेक्षण प्रमाणपत्र होना चाहिए।

- (ii) लांचों/नौकाओं पर विनिर्दिष्ट संचिहिक अंशों के अनुसार मानवशक्ति तैनात होनी चाहिए।

6.2. पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग ऑयल पर घाटशुल्क

क्र०सं०	मद	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	पोतों को आपूर्ति किए गए बंकरिंग ऑयल पर घाटशुल्क	25.00

6.3. पहले जारी वीआईए को निरस्त किए जाने हेतु दंडात्मक प्रभार

क्र०सं०	मद	प्रति वीआईए प्रत्येक अवसर पर दर (रुपए)
1.	पहले जारी वीआईए को निरस्त किए जाने हेतु दंडात्मक प्रभार	1000.00

6.4. फ्लोटिंग क्राफ्ट हेतु किराया प्रभार :-

क्र०सं०	मद	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए दर (रुपए)
1.	टग्ज	10000.00
2.	पायलट लांच	1500.00
3.	सर्वेक्षण लांच	3000.00
4.	मूरिंग लांच	800.00
5.	एम०एल० शेवाली/अपूर्वा	1500.00

टिप्पणियां

- (i) फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार का न्यूनतम चार घंटे के लिए भुगतान करना होगा ।

6.5. मानव शक्ति किराए पर लेने के लिए प्रभार

क्र०सं०	मद	प्रति व्यक्ति प्रति घंटा दर (रुपए)
1.	प्रबंधकीय	100.00
2.	अन्य	75.00

टिप्पणियां:-

- (1) मानवशक्ति किराए पर लेने के लिए न्यूनतम 4 घंटे के लिए भुगतान करना होगा ।
- (2) किसी भी कानून के अधीन कार्मिकों के जोखिम और क्षतिपूर्ति की देयता जेएनपीटी कार्मिकों की सेवाओं की मांग करने वाली पार्टी द्वारा अलग से वहन की जानी है ।

अध्याय - VII**संपदा से संबंधित प्रभार****7.1. संपदा किराया :-**

क्रम सं०	मद	प्रति माह या उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर या उसके भाग हेतु दर (रुपए)
1.	जेएनपीटी के पुराने भवन और टाउनशिप क्षेत्र को छोड़कर पत्तन में कहीं भी वाणिज्यिक अभिकरणों, बैंकों, सरकार को आवंटित कार्यालय स्थान हेतु लाइसेंस शुल्क	166.38
2.	जेएनपीटी के पुराने भवनों में विभिन्न अभिकरणों को आवंटित कार्यालय स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	85.00
3.	निम्नलिखित को आवंटित खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क :- (ए) सरकारी विभाग को छोड़कर अन्य सभी पट्टाधारक (क) विकसित स्थान (i) पत्तन क्षेत्र के भीतर (ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर	 1 16.00 14.00

(ख)	अविकसित स्थान	
(i)	पत्तन क्षेत्र के भीतर	14.00
(ii)	भांडागारों के निर्माण और रखरखाव के लिए पत्तन क्षेत्र से बाहर	7.00
(iii)	उपर्युक्त खंड 1-3 (ए, बी, सी) में किसी प्रयोजनार्थ पत्तन क्षेत्र से बाहर	25.00
(ग)	सरकारी विभाग	
(क)	विकसित स्थान	
(i)	पत्तन क्षेत्र के भीतर	8.00
(ii)	पत्तन क्षेत्र के बाहर	7.00
(ख)	विकसित स्थान	
(i)	पत्तन क्षेत्र के भीतर	7.00
(ii)	पत्तन क्षेत्र के बाहर	6.00

प्रति माह या उसके भाग
के लिए प्रति फ्लैट

4. पत्तन टाउनशिप में निम्नलिखित को आवंटित आवासीय स्थान के लिए किया गया

(क)	अन्य सरकारी अभिकरणों और सरकारी उपक्रमों के कर्मचारी	
(i)	श्रेणी 'क'	1300.00
(ii)	श्रेणी 'ख'	2000.00
(iii)	श्रेणी 'ग'	2600.00
(ख)	उपर्युक्त 'क' में उल्लिखित संश्लिष्ट कर्मचारी	
(i)	श्रेणी 'क'	2800.00
(ii)	श्रेणी 'ख'	3700.00
(iii)	श्रेणी 'ग'	4800.00

समाप्य टिप्पणी :-

अध्याय-VII के संघर्ष संबंधी प्रभावों के अधीन निर्धारित शर्तों को शासित करने के लिए यहां नीचे उल्लिखित सभी शर्तें/टिप्पणियां फरवरी/मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में उल्लिखित शर्तों के साथ असंगत नहीं की सीमा तक लागू होंगी। अवसंरचना की स्थिति में, भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रभावी होंगी।

टिप्पणियां :

- (1) 'सरकारी विभाग' शब्द में केन्द्रीय अथवा राज्य सरकारों के किसी अधिनियम के अंतर्गत गठित सभी 'सरकारी क्षेत्र के उपक्रम' और 'निगम' शामिल नहीं होंगे।
- (2) अधिभोगों द्वारा खपत किए गए पानी और बिजली की दरों अतिरिक्त तौर पर वसूल की जाएगी।
- (3) ऊपर मंद संख्या 1 में उल्लिखित लाइसेंस शुल्क की दर 19 मार्च, 1997 को अधिसूचित दरों के मान में उल्लिखित के अनुसार है, जिसमें 1 जनवरी, 1998 से 10% की वृद्धि की जानी है और उसके बाद प्रत्येक दो वर्ष के पश्चात उतने ही प्रतिशत और 1 जनवरी, 2004 से 5% की वृद्धि की जाएगी। संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों की घोषणा की तारीख 24 फरवरी, 2004 से दरों में 2% प्रतिवर्ष की वृद्धि की जाएगी।
- (4) ऊपर मंद संख्या 2 और 3 में उल्लिखित लाइसेंस शुल्क की दर 19 मार्च, 1997 को अधिसूचित दरों के मान में उल्लिखित के अनुसार हैं, जिन्हें 1 अप्रैल, 1998 से 10% की वृद्धि की जानी है और उसके बाद मौजूदा निबंधनों और शर्तों के अनुसार प्रत्येक दो वर्ष के पश्चात 23 फरवरी, 2004 तक उतनी ही प्रतिशत तक वृद्धि की जाएगी। संशोधित भूमि नीति संबंधी दिशानिर्देशों की घोषणा की तारीख 24 फरवरी, 2004 से दरों में 2% प्रतिवर्ष की वृद्धि की जाएगी।
- (5) जेएमपीटी प्रत्येक वर्ष वर्ष में पट्टे का आधार पुनः निर्धारित करेगी।

7.2. जल प्रभार :-

क्र.सं.	मंद	इकाई	दर
1.	क्वार्टरों के अधिभोगों से जल प्रभार (जेएमपीटी और सीआईएसएफ कर्मचारियों, टाउनशिप में दुकानें और भवन तथा पत्तन प्रयोक्ता सव्य (पीयूबी) को छोड़कर पत्तन परिसर में बाहर	प्रति माह या उसके भाग के लिए रुपए	60.00

2.	पत्तन प्रयोक्ता भवन (पीयूबी) के अधिभोक्ताओं से जल प्रभार	किराए का प्रतिशत	5%
3.	क्रम संख्या 1 को छोड़कर पट्टाधारकों और किरायेदारों इत्यादि से जल प्रभार	रुपए प्रति मीट्रिक टन	40.00
4.	निम्नलिखित को छोड़कर, उपभोक्ताओं (पुनः बिक्री इत्यादि के लिए) को जल आपूर्ति के लिए प्रभार (i) पट्टाधारक तथा किरायेदार; और (ii) पोत के स्वयं उपयोग के लिए	रुपए प्रति मीट्रिक टन	110.00

टिप्पणी :-

(1) ऊपर खंड 2 के अंतर्गत उल्लिखित जल प्रभारों की दर में 1 अप्रैल, 1998 से 10% और उसके बाद प्रत्येक दो वर्ष के पश्चात वृद्धि की जाएगी।

7.3. विद्युत प्रभार :-

क्र०सं०	मद	दर
1.	निम्नलिखित के अधिभोक्ताओं द्वारा खपत की गई बिजली :-	
(i)	पत्तन प्रयोक्ता भवन	उपभोक्ता श्रेणी (जैसे घरेलू, घरेलू-मिश्र, हाई-टेंशन इत्यादि) के उपर्युक्त वर्ग पर लागू महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड की मौजूदा दरों के अनुसार और ऊपर व्यय के रूप में कुल बिजली बिल राशि का 5%
(ii)	कंटेनर माल केन्द्र	
(iii)	आवासीय क्वार्टरों, विपणन केन्द्र, कैटीन, डिपार्टमेंटल स्टोर सहित टाउनशिप परिसर	
(iv)	प्रशासनिक भवन में परिसर	
(v)	पत्तन के भीतर पुराने भवन	
(vi)	कोई भी अन्य पट्टाधारक और किरायेदार	

टिप्पणी :-

(1) खंड 9.3.1(iii) में उल्लिखित उपर्युक्त दरें जेएनपीटी कर्मचारियों और सीआईएसएफ कर्मचारियों पर लागू नहीं होंगी।

7.4. जेएनपीटी परिसर में हॉकरों के क्षेत्र में पीएपी को खुले स्थान के आवंटन हेतु दरें :-

- (ए) अपफ्रंट पट्टा प्रीमियम भुगतान :-
- (क) 4.5 वर्ग मीटर के प्लॉट के लिए 15,000 रुपए
- (ख) 10 वर्ग मीटर के प्लॉट के लिए 32,500 रुपए
- (बी) वार्षिक पट्टा किराया :-
- प्रत्येक पांच वर्ष के बाद किराये में 30% की वृद्धि के शर्ताधीन 1/- रुपया प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 26th October, 2006

No. TAMP/48/2005-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/48/2005 – JNPT****Jawaharlal Nehru Port Trust**

Applicant**ORDER**(Passed on this 28th day of September 2006)

This case relates to a proposal dated 9 August 2005 received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for general revision of its Scale of Rates.

2. The Scale of Rates of JNPT was last reviewed in September 2002 based on a proposal filed by the port before this Authority. Since the cost / revenue analysis for the port as a whole depicted surplus position, no upward revision of tariff was allowed. The next general review of the Scale of Rates of the JNPT fell due in September 2004. This Authority passed an Order on 10 August 2004 reducing the ceiling rates of all vessel related charges prescribed in the Scale of Rates of JNPT by 10%. In this Order, the validity of the existing Scale of Rates (other than vessel related charges) of the JNPT was extended till 31 March 2005 and the port was directed to file its revised proposal for general review of its tariff by 31 January 2005. It was also decided the Scale of Rates would be reviewed *suo motu* in the event of non receipt of a comprehensive tariff proposal from JNPT by 31 January 2005. At the request of the JNPT from time to time, the port was granted time till 31 July 2005 to file its comprehensive proposal. In this backdrop, the JNPT has filed its proposal dated 9 August 2005 for general revision of its Scale of Rates.

3.1 The main points made by the JNPT in its proposal are summarized below:

(i). The tariff proposal is based on the following traffic projections.

Traffic	2005-06	2006-07	2007-08
Containers (TEUs)	12,50,000	9,50,000	10,00,000
Other Bulk (M.T)	5,06,000	5,02,000	6,00,000
Vehicles	26,000	-	-

(ii). Since royalty / revenue share / relevant vessel related charges (BOT Income) are not considered as income, the traffic at BOT terminals is not relevant for the proposal.

(iii). The traffic for the years 2006-07 and 2007-08 are lower as compared to the traffic for the year 2005-06 due to likely diversion of traffic to Gateway Terminals (India) Pvt. Ltd., (GTIPL) in the initial years.

(iv). The projections relating to Profit Before Interest and Taxes (PBIT), capital employed and return on capital employed (ROCE) for various activities including the port as a whole for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 are as follows:

(Rs. in Lakhs)

	Projections		
	2005-06	2006-07	2007-08
Port as a whole			
PBIT	10,554.40	4,395.61	7,303.12
Capital Employed	69,711.70	72,174.76	80,629.04
ROCE	15.14%	6.09%	9.06%
Bulk activity			
PBIT	(1622.16)	(1910.48)	(1942.58)
Capital Employed	6565.08	5216.26	3867.51
ROCE	-24.71%	-36.63%	-50.23%
Container activity			
PBIT	10300.55	5617.99	9062.97
Capital Employed	30753.86	35061.51	37927.02
ROCE	33.49%	16.02%	23.90%

Cargo activity			
PBIT	8678.39	3707.51	7120.38
Capital Employed	37318.94	40277.77	41794.54
ROCE	23.25%	9.20%	17.04%
Estate activity			
PBIT	2188.47	2313.03	2444.63
Capital Employed	17536.33	16931.24	16238.47
ROCE	12.48%	13.66%	14.97%
Marine activity			
PBIT	(312.46)	(1624.93)	(2261.90)
Capital Employed	14856.42	14965.75	22506.04
ROCE	-2.10%	-10.86%	-10.05%

To achieve an average return of 15% on capital employed for the years 2006-07 and 2007-08 it is essential that the profit before interest and taxes should increase by Rs.55 Crores per annum approximately.

- (v). Any increase in vessel related charges may not be appropriate since it will have impact on the vessel related charges at the BOT terminals which are not considered for the purpose of tariff revision. There is also no case for any further reduction in vessel related charges, which is already a deficit activity. The only alternative is to increase the container related charges.
- (vi). The JNPT container terminal is operating at more than 100% capacity and will continue to operate at about 90% capacity even with the reduction of traffic for the year 2006-07 and 2007-08.
- (vii). The assumptions made while preparing the proposal are as follows:
- The workings are purely terminal based, excluding the BOT income, expenses and assets.
 - Income projections are based on the average income earned in the Financial Year 2004-05.
 - Inflation rate for expenditure has been taken as 4.10% based on RBI wholesale price index.
 - The annual increase in repairs and maintenance has been taken at 20% keeping in view the ageing of equipments and flotilla.
 - Fifty percent of the operating cost of the berth has been considered in Marine and balance for cargo handling.
 - Depreciation and capital employed on railways are considered in container berth.
 - Exchange rate was taken at Rs.45/- per US\$.
- (viii). The Major Capital Expenditure for the years 2005-06 to 2007-08 is as follows:
- | | |
|---|-------------------|
| | Rs. Crores |
| Container Handling Equipment | 121.00 |
| Civil/ Road Work mainly related to Container Operations | 83.50 |
| Flotilla | 102.10 |
- (ix). JNPT has pointed out the following initiatives taken by it to justify the increase in tariff:
- Investment in RDT system which is a value addition to the trade.
 - Two new RMQCs in the terminal which will increase the turn-around time.

- (c). Take over of survey functions by removing present outside survey agencies.
- (d). Take over all such works that are normally done by shipping lines.
- (e). Deployment of 20 new Tractor Trailers will give better value added service to the customers.
- (x). Capital dredging is not included in the capital employed, as capital dredging is proposed to be funded out of Escrow Account created out of Royalty.
- (xi). Though a 20% increase in container tariff is required to achieve an average 15% ROCE in 2005-06 and 2007-08, the Board of Trustees deliberated and felt that keeping in view the competitive environment, it would be better to restrict the increase to 16% in container charges in line with the NSICT tariff.

3.2. The Board of Trustees of JNPT has approved the proposal in its meeting held on 29 July 2005.

4. The JNPT initially furnished details of estimated traffic, surplus / deficit position (without BOT income) after the Return on Capital Employed for the years 2002-03 to 2007-08. The port subsequently furnished surplus / deficit position for the year 2008-09 also. The estimated total container and other bulk traffic, reported surplus/deficit position (without BOT income) after the return on capital employed adjusted by applying applicable rate of ROCE are given below:

		(Rs. in lakhs)					
Sr. No.	Traffic	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1.	TEUs	10,38,434	11,38,868	12,50,000	9,50,000	10,00,000	Not furnished
2.	Other Bulk (M.T)	11,14,000	5,19,000	5,06,000	5,02,000	6,00,000	Not furnished
3.	Vehicles	83,000	53,000	26,000	-	-	Not furnished
4.	Net surplus/deficit						
	a. Bulk handling and storage	(4724.57)	(1875.86)	(2606.92)	(2692.92)	(2522.71)	(2334.87)
	b. Container handling and storage	9724.16	8963.28	9346.72	358.76	3373.92	624.77
	c. Estate	490.74	(345.95)	(441.98)	(226.66)	(4.64)	(154.94)
	d. Marine	1331.13	(926.59)	(1781.83)	(3869.79)	(5637.81)	(5057.98)
5.	Net surplus/deficit port as a whole at existing tariff	6370.47	5814.87	(4516.00)	(6430.59)	(4791.24)	(6923.00)
6.	Net surplus/deficit as percentage of operating income at existing tariff	14.13%	12.98%	9.59%	(17.37%)	(12.30%)	(17.04%)

5.1 In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the JNPT was forwarded to the NSICT, GTIPL and the concerned user organisations for their comments.

5.2 The comments received from the concerned user organizations were forwarded to JNPT as feed back information. The JNPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 14 November 2005. JNPT has responded to these queries vide its letter dated 6 January 2006. The JNPT has made the following general observations apart from responding to the queries raised by us:

- (i). Cost Statements have been revised based on the Revised Estimates (2005-06) and Budget Estimate (2006-07) and the revised cost statements are prepared fully on terminal

basis. The average ROCE on this basis for three years for the port as a whole is 5.14%. It is 13.30% for container handling activity.

- (ii). The position relating to the estimated income from BOT operators and the estimated infrastructure expenditure (not included in capital employed) for 4 years (2005-06 to 2008-09) is as follows:

(a).	Estimated BOT Income	Rs. 1200 Crores
(b).	Estimated infrastructure expenditure expected to be spent (out of Rs.1600 crores estimated) during the four years.	Rs. 1300 Crores

The total BOT income is inadequate to meet the infrastructure expenditure and the port will have to use other resources to fund it. Any reduction in tariff would have a bearing on the port's ability to fund these infrastructure works.

- 6.2. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by JNPT are tabulated below.

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by JNPT																								
A. (i).	General: The JNPT is requested to furnish an analysis of variation for the years 2002-03 to 2004-05 in actual physical and financial performance with reference to projections relied upon for the fixation of the existing tariff duly explaining the reasons for such variations. In this regard clause 2.13 of the revised tariff guidelines may be referred.	Since no tariff revision was granted by the TAMP at the time of last general revision, based on earlier projection, we feel that an analysis of past performance is not relevant to the current tariff revision exercise.																								
(ii).	The JNPT is requested to furnish a draft Scale of Rates and associated conditionalities.	The JNPT submitted a draft Scale of Rates under cover of its letter dated 4 March 2006.																								
(iii).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The JNPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations/services.	<p>The change in productivity parameters over the last one year is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Oct., 2005</th><th>Oct., 2004</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a). Berth Occupancy (%)</td><td>79.87</td><td>82.42</td></tr> <tr> <td>b). Gross Berth Productivity (Moves/Hour)</td><td>44.08</td><td>36.55</td></tr> <tr> <td>c). Gross Crane Productivity (Moves/Hour/ crane)</td><td>15.99</td><td>15.34</td></tr> <tr> <td>d). Avge. Pre berthing Time (Hours)</td><td>8.40</td><td>4.30</td></tr> <tr> <td>e). Avge. Berth stay (in days)</td><td>1.13</td><td>1.50</td></tr> <tr> <td>f). Avge. Turn Around Time (Days)</td><td>1.48</td><td>1.65</td></tr> <tr> <td>g). Output per Ship Berth day</td><td>1441</td><td>1187</td></tr> </tbody> </table> <p>Despite ageing of equipment and flotilla, the productivity parameters have improved over the last one-year with the acquisition of the additional equipment.</p> <p>The JNPT still have some equipment, which are about 10 years old and cannot be replaced for another 10 years as per Government guidelines. Being a public terminal, JNPT does not have the</p>		Oct., 2005	Oct., 2004	a). Berth Occupancy (%)	79.87	82.42	b). Gross Berth Productivity (Moves/Hour)	44.08	36.55	c). Gross Crane Productivity (Moves/Hour/ crane)	15.99	15.34	d). Avge. Pre berthing Time (Hours)	8.40	4.30	e). Avge. Berth stay (in days)	1.13	1.50	f). Avge. Turn Around Time (Days)	1.48	1.65	g). Output per Ship Berth day	1441	1187
	Oct., 2005	Oct., 2004																								
a). Berth Occupancy (%)	79.87	82.42																								
b). Gross Berth Productivity (Moves/Hour)	44.08	36.55																								
c). Gross Crane Productivity (Moves/Hour/ crane)	15.99	15.34																								
d). Avge. Pre berthing Time (Hours)	8.40	4.30																								
e). Avge. Berth stay (in days)	1.13	1.50																								
f). Avge. Turn Around Time (Days)	1.48	1.65																								
g). Output per Ship Berth day	1441	1187																								

		choice, to not handle vessels with constraints, thus having adverse effect on productivity. In view of the above, it is difficult to indicate the productivity parameters.																				
(iv).	<p>The projected financial position, for the period 2005-06 to 2007-08, without change in the existing tariff furnished by the JNPT reveals that the bulk handling and storage activity are in deficit. The reported deficit in marine activity may also get wiped-off when vessel related income arising out of BOT arrangements is considered as income of the port. The container handling activity reveals an average ROCE of around 28% for the period 2005-06 to 2007-08. In this scenario, the proposal of JNPT for 16% hike in the existing container related charges needs to be justified in the light of Clauses 2.11.3 and 2.11.4. of the revised tariff guidelines. Further, the reasons why the tariff should not be adjusted downward in view of the surplus position should also be brought out.</p>	<p>JNPT is not attempting to cross subsidize any activity whether bulk or marine. The proposed increase in container activity is not sought to prescribe lower tariff for any other activity.</p> <p>JNPT has to earn minimum 15% ROCE for the port as a whole, if it has to finance the several capital expenditure and infrastructure projects on hand.</p> <p>The cost statements show that the average ROCE for the port as a whole for the years 2006-07 to 2008-09 is only about 5%. The return on container is about 13%. Therefore, the increase sought in container, is fully justified. Any reduction in container charges will result in deterioration of financial position of port and also deteriorate quality of service.</p>																				
(v).	<p>(a). The documents attached with the proposal reveal that JNPT has excluded the income arising out of BOT contracts in the computation of cost statement. As the JNPT is aware, only royalty/revenue share is to be excluded from income of the port for tariff revision/review and the treatment for revenue share/royalty receivable by the landlord port shall be governed by Clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines. The Vessels related income in respect of vessels of BOT operators is the income of the port and has to be considered for tariff revision/review.</p>	Refer comments at (iv) above.																				
	<p>(b). Lease rentals receivable from the BOT operators is income of the port and such lease rentals have to be considered in the fixation of tariff. Accordingly, lease rentals receivable from the BOT operators may be considered and the cost statement revised suitably.</p>	Assets handed over to the BOT operator as part of the license agreements have been excluded from the Capital employed. Therefore, the lease rentals for such assets are also excluded. As already brought out, the proposal is terminal based.																				
	<p>(c). The JNPT may furnish break up details of BOT income from all the BOT agreements for all the years under consideration.</p>	<p>Since the proposal is terminal based, and income from BOT operators will be used for creating infrastructure, which will not be included in the capital employed, the breakup of BOT income may not be relevant for tariff fixation. However, the break-up is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table><tr><th></th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>Royalty/ Revenue share</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>NSICT</td><td>6946.88</td><td>10228.13</td><td>13404</td><td>17460</td></tr><tr><td>GTIPL</td><td>-</td><td>3962.31</td><td>7384.62</td><td>9230.8</td></tr></table>		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	Royalty/ Revenue share					NSICT	6946.88	10228.13	13404	17460	GTIPL	-	3962.31	7384.62	9230.8
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																		
Royalty/ Revenue share																						
NSICT	6946.88	10228.13	13404	17460																		
GTIPL	-	3962.31	7384.62	9230.8																		

		<table border="1"> <tr> <td>BPCL</td> <td>872.00</td> <td>994.40</td> <td>1001.00</td> <td>1137.5</td> </tr> <tr> <td>Land Revenue from GTIPL</td> <td>2422.96</td> <td>2544.11</td> <td>2671.31</td> <td>2804.9</td> </tr> <tr> <td>VRC</td> <td>7902.74</td> <td>9874.99</td> <td>11015.70</td> <td>12357</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>18144.58</td> <td>27603.94</td> <td>23416.63</td> <td>42990.2</td> </tr> </table> <p>The estimated cost towards capital dredging and berth extension is Rs.800 Crores and Rs.168 Crores respectively. The Ministry has asked JNPT to operationalize the facilities at 4th Container Terminal by March 2009, with an estimated cost of approximately Rs.5000 Crores, financing pattern of which is still to be firmed up.</p> <p>Non-allowance of Royalty/Revenue Share payable by BOT operator as an admissible cost for tariff computation will make the project less attractive from operators point of view. The port may have to bear the expenditure of Rs.185 crores on capital dredging for the project, if the project is to be made attractive to the BOT operator. Similarly, the capital dredging cost will be Rs.118 Crores for the proposed Marine Chemical Terminal.</p>	BPCL	872.00	994.40	1001.00	1137.5	Land Revenue from GTIPL	2422.96	2544.11	2671.31	2804.9	VRC	7902.74	9874.99	11015.70	12357	TOTAL	18144.58	27603.94	23416.63	42990.2
BPCL	872.00	994.40	1001.00	1137.5																		
Land Revenue from GTIPL	2422.96	2544.11	2671.31	2804.9																		
VRC	7902.74	9874.99	11015.70	12357																		
TOTAL	18144.58	27603.94	23416.63	42990.2																		
	(d). The revised tariff guidelines prescribe setting aside a minimum of 50% of royalty / revenue share in escrow account for the stated purposes. The exceptional circumstances warranting accumulation of entire royalty / revenue share income in the escrow account may be explained.	JNPT has complied with the guidelines presented by the TAMP for creation of a Separate Account for development purposes. The reason for allocating 100% of the Revenue/Royalty Share is on account of substantial infrastructure works to the extent of about Rs.1614 crores to be undertaken by JNPT.																				
	(e). Revenue share / royalty receivable should first be applied to meet cost of surplus labour. The treatment given in the cost statements in this regard may be explained.	JNPT has no surplus labour. Any surplus on account of conversion of BT to CT has been redeployed.																				
	(f). (i). Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines prescribes the treatment to be given to the revenue share / royalty receivable by a major port from the BOT operators. It further stipulates creation of an Escrow account for the stated purpose and application of such fund for creation / modernization of infrastructure facilities. JNPT has not indicated anything regarding creation of such an Escrow account. JNPT may indicate the actual / estimated income from Royalty / Revenue share received / receivable from the BOT operators yearwise and credited / to be credited to the escrow account and the port's proposal for creation / modernisation of its infrastructure facilities from such income.	JNPT intends to create a separate account designated as "Infrastructure Reserve (TAMP)", to which all BOT incomes including income from VRC will be appropriated.																				
	(ii). The receipt of Rs.15.00 Crores as upfront premium received from the BOT operator (GTIPL) during the year 2004-	Refer v (c) above.																				

	<p>05 may be included in the cost statement as income.</p> <p>(iii). Annual Accounts for the year 2003-04 and 2004-05 reveal that JNPT receives income towards "other charges" from BOT operators. These "other charges" already received and projected to be received for the years 2005-06 to 2008-09 may be listed out and included in the cost statements and the cost statements revised accordingly.</p>	<p>Other charges are only reimbursement of Electricity, Water charges and are not pertinent to the issue. Related costs have also been excluded.</p>
(vi).	<p>(a). The action taken by JNPT with reference to Chapter 7 of the revised tariff guidelines may be explained.</p> <p>(b) It is relevant to mention here that this Authority in its Order dated 11 August 2003 approving the proposal of JNPT for amendment to terms of paved area agreement entered into between the JNPT and Consortia of Shipping Lines for handling of containers in the designated yards allocated by JNPT advised the port to submit a suitable proposal for fixing the quantum of royalty. We have not received any proposal in this regard from JNPT so far.</p>	<p>JNPT has engaged a service provider for its CFS activities. The service provider should approach TAMP for tariff fixation, giving complete details of his costing, since BOT operations are already under purview of TAMP.</p> <p>No further provision has been made by JNPT regarding royalty for the operations carried out by Lessee to other lines.</p>
(vii).	<p>As disclosed by the Annual Accounts of JNPT for the year 2003-04 and 2004-05, JNPT is receiving 'royalty income' from Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL). Royalty income from BPCL was recognised as income of the port during the last revision in August 2002. This Authority in its Order dated 27 August 2002 advised the JNPT to ensure that the BPCL levies only the tariffs approved for them on the traffic handled at their terminal. The action taken by JNPT as licensor to require its licensee to adhere to the legal position of tariff setting may be explained.</p>	<p>TAMP may directly approach the BPCL in this regard. (However, subsequently, JNPT has taken up the matter with BPCL vide JNPT letter dated 31 January 2006)</p>
(viii).	<p>(a). Please indicate the date on which the bulk terminal was decommissioned pending decision about its conversion into third container terminal.</p> <p>(b) Details regarding disposal of the bulk handling equipments and other assets of the bulk terminal. Please confirm whether such disposed assets are removed from the net block of capital employed.</p> <p>(c). The date of the handing over of the third container terminal to the BOT</p>	<p>The mechanized bulk handling facilities were discontinued w.e.f. July 2002. In March 2003 liquid cargo handling was shifted to BPCL Liquid Cargo Jetty.</p> <p>The major assets of the bulk terminal, which have been disposed off are grab unloaders, continuous unloaders, conveyor systems and Bagging Plant. Other, mainly immovable assets have been handed over to BOT operator. It is confirmed that such assets are not included as Capital employed.</p> <p>The agreement with the BOT operator was signed on 10th August 2004. The assets handed over to the</p>

	operator as well as the net block relating to the (erstwhile) bulk terminal, with the list of major assets, which stand included in the capital employed may be furnished. The port may also indicate whether any traffic is being handled at these berths during this period and the income arising out of such traffic.	BOT operators are not included in the Capital employed. This can clearly be seen from the reduction in the capital employed of the BT from 2004-05 onwards. The traffic and related income is not of a material quantity and amount.
	(d). The computation of estimated Return on Capital Employed (ROCE) includes ROCE on the assets deployed in the Bulk Terminal. Since the bulk terminal is envisaged for conversion into container terminal under BOT arrangement with Royalty / Revenue Share receivable from the BOT operator, the claim, if any, if ROCE on the assets of the (erstwhile) Bulk Terminal may be justified.	As stated at paragraph viii(c) above.
(ix).	A brief note on surplus manpower, if any, may be forwarded keeping in mind Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines and the allocation of such manpower cost may be explained.	As stated at paragraph v(e).
(x).	All major port trusts have been given a flexibility to charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts, if they so desire. JNPT is requested to furnish item-wise details of reduction in its notified tariff and higher rebates and discounts allowed, if any. The effect of such steps on traffic growth may also be highlighted.	JNPT has not charged lower rates or allowed higher rebate and discounts.
(xi).	(a). The revised tariff guidelines specify the tariff validity for a period of 3 years. That being so, financial / cost figures for the years 2006-07 to 2008-09 are required. The JNPT is, therefore, requested to furnish cost statements for the port as a whole and activity / sub-activitywise cost statements for the year 2008-09.	JNPT has furnished revised cost statements upto period 2008-09.
	(b). The cost statement for the year 2005-06 may be updated with reference to actuals upto October 2005. Consequently, the cost estimates for the subsequent period may also be revised, if necessary.	JNPT has reworked the cost statements based on the RE 2005-06 and BE 2006-07.
	(c). The cost statements for the year 2002-03 may also be furnished.	Details of 2002-03 are not relevant.
	(d). Income estimates may be updated with reference to prevailing exchange rate with suitable provision in future projections for exchange rate fluctuation.	Exchange rate is volatile and cannot be projected.

B.	<p>Capacity: Please furnish the capacity utilization for the years 2002-03 to 2004-05 and also the assessed capacity of the JNPT as a whole and major facilities separately for the years 2005-06 to 2008-09 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve. Please furnish the detailed computation of capacity estimation.</p>	<p>JNPT has furnished a comparison of capacity and actual traffic handled for years 2002-03 to 2004-05 and has given its future capacity for the years 2005-06 to 2008-09 which are as follows: (in million tonnes)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Capacity</th><th>Traffic handled</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002-03</td><td>13.45</td><td>10.31</td></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>12.25</td><td>13.93</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>13.20</td><td>14.48</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>14.82</td><td>-NA-</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>14.82</td><td>-NA-</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>18.44</td><td>-NA-</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>18.44</td><td>-NA-</td></tr> </tbody> </table>	Year	Capacity	Traffic handled	2002-03	13.45	10.31	2003-04	12.25	13.93	2004-05	13.20	14.48	2005-06	14.82	-NA-	2006-07	14.82	-NA-	2007-08	18.44	-NA-	2008-09	18.44	-NA-
Year	Capacity	Traffic handled																								
2002-03	13.45	10.31																								
2003-04	12.25	13.93																								
2004-05	13.20	14.48																								
2005-06	14.82	-NA-																								
2006-07	14.82	-NA-																								
2007-08	18.44	-NA-																								
2008-09	18.44	-NA-																								
C	<p>Traffic: (i). The JNPT is requested to furnish traffic projections in respect of the following for the years 2005-06 to 2008-09:</p> <p>(a). Itemwise details of dry bulk (excluding liquid) traffic / general cargo projected.</p> <p>(b). Details of liquid traffic projected to be handled.</p> <p>(c). Details of General cargo traffic, if any.</p> <p>(d). Detailed break-up of container traffic like 20', 40', reefer, ICD traffic, transshipment, etc., along with dwell time analysis.</p> <p>(e). Number of vessels and GRT of vessels proposed to be handled taking into consideration the commissioning of the third container terminal and the average time at berth. Similar information for BOT berths should also be furnished.</p> <p>(f). Under each of the items above, foreign-going and coastal categorisation may be shown.</p> <p>(ii). The traffic projections should be in line with the projections in the 5 year / annual plan and the current / expected growth as stipulated in clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The JNPT would have also made traffic projections while inviting bids for the third container terminal. Copy of the relevant report to substantiate the assumption of traffic decline with the commissioning of GTI may be furnished.</p>	<p>Bulk traffic at JNPT is only residual and insignificant, consisting mainly of cement and Break bulk.</p> <p>Liquid traffic is handled by BPCL and is not relevant. Royalty/Revenue share is not considered as Income.</p> <p>Bulk traffic at JNPT, if any, is only residual and insignificant. It consists mainly of cement and Break bulk.</p> <p>The JNPT has furnished detailed break-up for the types of containers handled for the year 2004-05. It has further stated that it is not possible to give further breakup, or future projections / breakup since the various categories are numerous. For the tariff fixation exercise, the existing pattern is expected to continue.</p> <p>JNPT has furnished the details of number of vessels and GRT of the vessels for the years 2004-05 to 2008-09. The details furnished by the JNPT include the details about the vessels visiting private terminals of JNPT.</p> <p>Coastal Container traffic is considered as 3%.</p> <p>Decline of traffic was clearly seen when NSICT was commissioned and the same is expected when GTI is commissioned. However, this is only temporary for 2 to 3 years.</p>																								

<p>D.</p> <p>1.</p>	<p>Financial / Cost Statements: Cost statement (Port as a whole): Operating Income:</p> <p>(a). The income from container handling for the years 2003-04 to 2005-06 and the income from marine activity for the year 2005-06 shown in the cost statement do not tally with the figures in the annual accounts for the years 2003-04 and 2004-05 and B.E. for the year 2005-06. Please reconcile the figures.</p>	<p>The difference is due to the vehicle income and income from BOT operations. Vehicle Income is shown separately and BOT income is excluded.</p>
	<p>(b). The cost statements furnished do not include the income on account of penalty for shortfall in MGT under "Miscellaneous Income".</p> <p>However, the Annual Accounts of JNPT for the year 2003-04 and 2004-05 reveal that it has received Rs.65.12 Crores and 76.07 Crores for the years 2003-04 and 2004-05 respectively as 'Finance and Miscellaneous Income' (including penalty for short fall in the MGT); and, it has disclosed only Rs.28.74 lakhs and Rs 63 lakhs for the year 2003-04 and 2004-05 respectively as 'Miscellaneous Income' in the 'cost statement for the port as a whole'. The miscellaneous income included relates to only income from sale of unserviceable materials and income from launch pass. The reasons for not including other items of income categorised under 'Finance and Miscellaneous Income' received during the year 2003-04 and 2004-05 are not clear. The actual 'finance and miscellaneous income' received and projections for the subsequent years may be estimated and included in the cost statement accordingly.</p>	<p>If penalty for MGT is to be included as income, TAMP should permit the entire debtors arising from MGT to be included as part of Capital employed.</p> <p>The concept of ROCE is before interest. Therefore, interest income has been excluded. In the other cases (Guest House income, Gas Agency income), both income and expenditure are excluded.</p>
	<p>(c). Detailed working for the estimation of income in respect of each of the following activity projected for the years in the cost statement may be furnished:</p> <p>(i). Container handling</p> <p>(ii). Liquid handling</p> <p>(iii). Dry Bulk</p> <p>(iv). Marine</p>	<p>The permutation and combination of type of containers are too numerous for us to be able to furnish the detailed working. JNPT will be able to provide such detailed information only if the entire accounting and computer systems are revamped. Under such circumstances and lack of adequate manpower and computerization, the details for the present cannot be submitted due to non-availability. The projections for 2005-06 onwards have been made based on the actuals for 2004-05 after adjusting for the projected traffic.</p> <p>As far as liquid handling is concerned, port only receives royalty, which is not included as income.</p> <p>Dry Bulk income is insignificant.</p>

		Marine Income details as follows:																																																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>05-06</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Port Dues</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>JNPT</td><td>1434.36</td><td>1075.94</td><td>1087.20</td><td>1173.37</td></tr> <tr> <td>Pvt Terminal</td><td>1942.79</td><td>2376.57</td><td>2605.07</td><td>2911.17</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>3377.15</td><td>3452.51</td><td>3692.27</td><td>4084.54</td></tr> <tr> <td>Pilotage</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>JNPT</td><td>3495.78</td><td>2648.02</td><td>2637.69</td><td>2858.90</td></tr> <tr> <td>Pvt Terminal</td><td>4558.60</td><td>5876.21</td><td>6209.81</td><td>6909.50</td></tr> <tr> <td>Misc</td><td>70.00</td><td>70.00</td><td>70.00</td><td>70.00</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>8124.36</td><td>8263.13</td><td>8917.50</td><td>9838.40</td></tr> <tr> <td>Berth hire</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>JNPT</td><td>1496.67</td><td>1105.47</td><td>1135.42</td><td>1234.03</td></tr> <tr> <td>Pvt Terminal</td><td>1401.36</td><td>1865.21</td><td>2200.82</td><td>2536.31</td></tr> <tr> <td>Misc</td><td>57.50</td><td>57.50</td><td>57.50</td><td>57.50</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>2955.53</td><td>3028.18</td><td>3393.74</td><td>3827.90</td></tr> </tbody> </table>		05-06	06-07	07-08	08-09	Port Dues					JNPT	1434.36	1075.94	1087.20	1173.37	Pvt Terminal	1942.79	2376.57	2605.07	2911.17	Total	3377.15	3452.51	3692.27	4084.54	Pilotage					JNPT	3495.78	2648.02	2637.69	2858.90	Pvt Terminal	4558.60	5876.21	6209.81	6909.50	Misc	70.00	70.00	70.00	70.00	Total	8124.36	8263.13	8917.50	9838.40	Berth hire					JNPT	1496.67	1105.47	1135.42	1234.03	Pvt Terminal	1401.36	1865.21	2200.82	2536.31	Misc	57.50	57.50	57.50	57.50	Total	2955.53	3028.18	3393.74	3827.90
	05-06	06-07	07-08	08-09																																																																									
Port Dues																																																																													
JNPT	1434.36	1075.94	1087.20	1173.37																																																																									
Pvt Terminal	1942.79	2376.57	2605.07	2911.17																																																																									
Total	3377.15	3452.51	3692.27	4084.54																																																																									
Pilotage																																																																													
JNPT	3495.78	2648.02	2637.69	2858.90																																																																									
Pvt Terminal	4558.60	5876.21	6209.81	6909.50																																																																									
Misc	70.00	70.00	70.00	70.00																																																																									
Total	8124.36	8263.13	8917.50	9838.40																																																																									
Berth hire																																																																													
JNPT	1496.67	1105.47	1135.42	1234.03																																																																									
Pvt Terminal	1401.36	1865.21	2200.82	2536.31																																																																									
Misc	57.50	57.50	57.50	57.50																																																																									
Total	2955.53	3028.18	3393.74	3827.90																																																																									
2.	Operating Expenditure:																																																																												
(i)	The aggregate of the operating expenditure shown in the activity/sub-activity cost statements does not tally with total operating expenditure shown in the cost statement for the port as a whole. JNPT may reconcile and furnish the corrected cost statements.	Depreciation on railways is shown in container under miscellaneous expenditure. Hence the difference.																																																																											
(ii)	With reference to power and fuel cost, please clarify/furnish the following:																																																																												
	(a). The estimated power and fuel cost shown in the cost statement for the year 2005-06 and actual expenditure for the year 2003-04 do not tally with the S.E. for the year 2005-06 and annual accounts for the year 2003-04.	Power & Fuel is based on traffic and need not match the budget. S.O. portion is excluded. Therefore, it will not tally with Annual Accounts 2003-04. Moreover, in the cost statements, the presentation is activity wise, whereas in the accounts it is account wise.																																																																											
	(b). Please furnish workings for the estimated power cost for all the years under consideration.	Power & Fuel varies with traffic and normal escalation. It is seen that power and fuel cost during 2004-05 and 2008-09, vary between 4 to 5% of operating income. This appears reasonable.																																																																											
	(c). The basis of apportionment of power and fuel cost to various activities may be furnished.	Power & Fuel cost is based on actual consumption.																																																																											
	(d). The reason for applying an escalation of around 11% in the power and fuel cost for the year 2005-06 as compared to the actual expenditure for the year 2004-05 may be explained and the estimated power and fuel cost for the year 2005-06 may be justified with reference to actuals incurred upto the end of October 2005.	The Power & Fuel cost is mainly related to increase in container traffic, which has gone up by about 10% in 2005-06 compared to 2004-05. Therefore, escalation is not 11%. The combined effect of traffic increase and inflation is 11%.																																																																											
(iii)	(a). Please indicate basis of apportionment of water charges to various activities.	Apportionments of Water Charges are made as per the details of average consumption provided by the executive department. The position has been reviewed and modified accordingly.																																																																											
	(b). 21% hike in the estimated water cost for the year 2005-06 as compared to the actuals for the year 2004-05 may be justified.	JNPT has not furnished any comments.																																																																											
	(c). (i) Please explain the reason for around 322% increase in the actual expenditure on "other general expenses" for the year	The increase is mainly due to Road Tax of Rs 9 crores charged on the Trailer Trailers owned by the port.																																																																											

	<p>2004-05 as compared to the actual expenditure for the year 2003-04.</p> <p>(ii). Please list out this items considered under "other general expenses"</p>	<p>JNPT has stated that expenses, which are not covered under any of specific heads, are booked under residual expenditure code. It has given an illustrative list of expenditure incurred during the year 2004-05.</p>									
	<p>(d). Please explain the reasons for allocating the entire estimated expenditure towards engineering services to container handling activity alone.</p>	<p>Engineering Services is part of the operations department. With Bulk Operation reducing and container operations increasing, it is but natural that the entire expenses of Engineering services is under container. Bulk is only a residual activity. Therefore, no tariff increase is sought despite negative ROCE in Bulk.</p>									
	<p>(e). Please explain the basis of apportionment of expenditure on stores/PMC to various activities. The actual expenditure of stores/PMC for the year 2004-05 is around 281% as compared to the actual expenses for the year 2003-04 which may be justified.</p>	<p>Computer maintenance expenses have gone up. In absolute terms the increase is only about 50 lakhs. The main expenditure relates to container, since the computer systems are mainly of Container Terminal.</p>									
	<p>(f). The reason for allocation of entire estimated expenditure on port planning and development to estate activity alone may be explained.</p>	<p>Port planning & development is mainly related to development of infrastructure for operations and maintenance of township. The expenditure relating to township is shown in Estate. The balance has been taken to operations.</p>									
	<p>(g). (i). The basis and reason for reallocation of depreciation of administrative assets to the other activities.</p> <p>(ii). The reason for substantial increase in the total depreciation for the year 2005-06 (Rs.7249.46 lakhs) as compared to the year 2004-05 (Rs.2705.91 lakhs) may be explained.</p> <p>(iii). During the last revision of its Scale of Rates in August 2002, JNPT clarified that port Railway was transferred to the Indian Railways at a nominal cost. The operations are carried out by the Indian Railways and Railway Freight / Haulage charges for traffic to and from the port are collected by them. The Railways are</p>	<p>Assets that are not directly used in any of the activities are identified as administrative assets. Depreciation on these assets is reallocated to the activities based on the direct operating expenditure with other admin. expenses.</p> <p>Increase in depreciation in 2005-06 is on account of change in the method of calculating depreciation. As specified, in TAMP guidelines depreciation is calculated on SLM basis using rates of depreciation applicable for Companies Act.</p> <p>Life of the assets has no relationship with the depreciation rates. The life mentioned against new assets are only for information, which was used for calculation of book depreciation. The rates of depreciation as per Companies Act are as follows:</p> <table data-bbox="808 1589 1255 1683"> <tr> <td>Plant & Machinery</td><td>-</td><td>10.34%</td></tr> <tr> <td>Buildings</td><td>-</td><td>3.34%</td></tr> <tr> <td>Fleet</td><td>-</td><td>5%</td></tr> </table> <p>JNPT does not get any income from railways. The Railways are required to do the maintenance of the assets handed over to them, and are responsible for any future development like increase in the rates, line doubling etc. to cater to increase in traffic. Since the railways are used entirely to transport containers, it is appropriate that entire depreciation is allocated to container.</p>	Plant & Machinery	-	10.34%	Buildings	-	3.34%	Fleet	-	5%
Plant & Machinery	-	10.34%									
Buildings	-	3.34%									
Fleet	-	5%									

	<p>expected to compensate the JNPT out of this earning in consideration of the assets transferred or in their use. Inclusion of this cost in the container handling activity may be an additional burden on the users. This Authority while allowing this expenditure in August 2002 advised JNPT to sort out this matter with Indian Railways before the next review / revision. The JNPT has, however, allocated the entire depreciation of Railways on the container handling activity during the current review of its tariff and has not indicated income from Railways on this account.</p>	
	<p>(h). (i). JNPT may furnish the breakup of Administration overheads and explain the basis of allocation of Administration overheads to various activities / sub-activities of the port.</p> <p>(ii). Please justify around 44.5% hike considered in the allocated Administration expenses for estimation of such expenses for the year 2005-06 over the year 2004-05.</p> <p>(iii). Whether the estimated expenditure on Provident Fund, Pension and gratuity represents annual contributions to the Pension / Gratuity Fund or actual estimated disbursements during the years. If it represents the annual contribution to the Pension / Gratuity Fund, it is presumed that the JNPT shall meet the actual expenditure from the respective Funds. Please confirm.</p>	<p>Administrative overheads are allocated on the basis of direct operating expenses.</p> <p>Increase in M&A expenses is on account of security and PMC related expenses. The figures are now revised. The increase is now about 20%.</p> <p>Annual contributions towards retirement benefits are made based on actuarial valuation to the respective funds. It is clarified that, payments to employees are made from that fund.</p>
4.	<p>Capital Employed:</p> <p>(i). Please revise and furnish the capital employed statement in the prescribed format for the port as a whole as well as for various activities, duly identifying the assets with reference to the individual items of service for all the years under consideration.</p>	<p>JNPT has emphasized earlier that it would not be possible to provide the detailed activity wise break up of the Capital Assets for assets capitalized till date. Such records do not exist and with the existing resources it is not possible to do any further detailed bifurcation than already done. The depreciation rates used have been brought out earlier.</p>
	<p>(ii). The JNPT has projected container traffic at a lower level for the years 2006-07 and 2007-08 as compared to the years 2005-06, 2004-05 and 2003-04. That being so, the substantial capital outlay projected for the years 2005-06 to 2007-08 for procurement of container handling equipments may be justified.</p>	<p>Capital outlay for container handling equipment cannot be compared with 2-3 years traffic. It has 20 years of life and facilities are created to handle more traffic in future. A long-term view has to be taken. It is further brought out that as per the "Draft Policy (Modified) for Marine Sector", Major ports should plan their capacities to a level of 30% above projected traffic.</p>
	<p>(iii). The JNPT has envisaged capital outlay towards port road widening during the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08. It appears that widening of these roads</p>	<p>The Expenditure does not relate to NH4B, SH54 & Amra Road, but to widening of Internal Port Roads.</p>

	<p>relate to National Highway 4B, State Highway 54 and Amra Marg. In this context, please explain the following:</p> <p>(a). The need for JNPT financing of the projected outlay instead of the Central / State Governments.</p> <p>(b). Whether any SPV will be formed to execute the project?</p> <p>(c). The reason for allocation of this capital expenditure to container handling activity.</p> <p>(d). Please clarify whether the original outlay on the laying of these roads was financed by JNPT and, if so, the value of the net block thereof included in the capital employed figures.</p> <p>(e). Please clarify whether any user charges are payable for this facilities. If so, the treatment given to this revenue in the cost statements.</p>	<p>Since they are internal roads, port has to meet the expenditure.</p> <p>In view of (a) above, the question of SPV does not arise.</p> <p>JNPT is mainly a Container port, with Bulk being a very minor activity. Expenditure on Roads cannot be allocated to Marine. It is only logical that since the roads will mainly be used by vehicles carrying containers. Therefore, it is appropriate to charge this to container.</p> <p>Yes. They were financed by JNPT. Cost is available in the annual accounts already forwarded to TAMP.</p> <p>No user charges are payable.</p>
(iv).	The JNPT has envisaged capital outlay towards replacement of fenders under container handling activity. This investment needs to be allocated to marine activity.	In the revised calculations Replacement of Fenders are considered under Marine activity.
(v).	<p>With reference to the envisaged capital outlay of Rs.300 lakhs each for the years 2005-06 and 2006-07, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). The nature and details of investment in ISPS.</p> <p>(b). The status of the investment envisaged for the year 2005-06.</p> <p>(c). This capital outlay envisaged under container handling activity may have to be allocated to Marine activity.</p>	Ships of over 500 GT engaged on international voyage are to comply with ISPS code along with ports. Since JNPT falls within the purview of ISPS, certain Capital investment has to be incurred to fulfill ISPS requirements. Running costs on Maintenance & operation is also an increase. Marine Department is only the executing department for the ISPS project. If JNPT is not ISPS compliant the direct impact will be felt in the cargo operations, since vessels will not be able to visit the Container Terminal. Therefore it is appropriate to show it under Container Terminal.
(vi).	<p>(a). The fresh investments envisaged for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 include handling equipments floating crafts and other assets. In this respect, please furnish the following:</p> <p>(i). Details of the project / feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along</p>	

	<p>with the summary of recommendations contained in those reports.</p> <p>(ii). Present status of implementation of these investment schemes and the likely completion time.</p> <p>(iii). An analysis in terms of Clause 2.6.3. of the revised tariff guidelines may be made for each of the capital additions.</p> <p>(iv). Anticipated reduction in unit operating cost, additional traffic projected and improvement in operational efficiency due to the proposed additions to the assets.</p>	<p>The equipment and flotilla at the port are ageing and need replacement. Moreover, infrastructure has to be created to ensure faster evacuation. The investments are being made with the approval of the competent authority. Further analysis under clause 2.6.3 does not appear to be essential.</p>												
	<p>(b). The JNPT vide its letter No. JNP/Fin/04/328, dated 26 July 2004 stated that the (then) Ministry of Shipping has agreed in principle that expenditure on capital dredging should be financed by the Central Government and the Ministry of Finance and Planning Commission were yet to give their concurrence. The financing pattern of JNPT proposal to deepen the main channel depends on this decision. Recent reports in the media indicate that the Central Government has sanctioned the project. In this context, please clarify / furnish the following:</p> <p>(i). Status of the execution of dredging project.</p> <p>(ii). A copy of the final approval accorded by Central Government to undertake the dredging project.</p> <p>(iii). The total capital outlay envisaged for the project.</p> <p>(iv). Please indicate the financing pattern decided for the project.</p> <p>(v). A copy of the final PIB / EFC note placed before the Government.</p>	<p>The Central Government has sanctioned the Capital Dredging Project. The execution of the project, costing Rs.800 crores is expected to be 27 Months. Approval of the Central Government is enclosed.</p> <p>The project will be financed either by Own or Loan funds or a combination of both.</p> <p>The same is not included under Capital Employed since it will be funded out of VRC from BOT operators.</p> <p>(JNPT has not furnished documents to show approval of the Central Government).</p>												
(vii).	<p>(a). The net block of assets relating to the business related assets / facilities and social obligation assets / facilities not directly or even indirectly related to port operation may be segregated as stipulated under Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and the computation of Return on Capital Employed may be modified accordingly.</p>	<p>Net block of social assets have been included under Estate activity.</p>												
	<p>(b). In this regard, details for Rs.668.42 lakhs being the value of assets not directly related to business shown in the Estate assets may be furnished.</p>	<p>Details of assets not directly related to the business are as follows:</p> <table><tr><td></td><td>(Rs. In lakhs)</td></tr><tr><td>School building</td><td>- 620.35</td></tr><tr><td>Hospital equipments</td><td>- 48.07</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr><tr><td></td><td>668.42</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr></table>		(Rs. In lakhs)	School building	- 620.35	Hospital equipments	- 48.07		-----		668.42		-----
	(Rs. In lakhs)													
School building	- 620.35													
Hospital equipments	- 48.07													

	668.42													

(viii).	<p>With reference to adjustments made relating to vertical face of berth and vertical face (SWB) in the capital employed, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). Workings for value of the vertical face of berth and vertical face (SWB) considered for all the years in the cost statement.</p> <p>(b). Please clarify why such allocation of cost of vertical face of berth from container handling activity to marine activity has substantially increased from the year 2004-05 onwards as compared to the allocation made in the year 2003-04.</p>	<p>No detailed working is available for vertical and horizontal face. Therefore, divided equally.</p> <p>The error is now rectified.</p>
(ix).	<p>This Authority advised JNPT (paragraph 11(xiii) of Order dated 27 August 2002) to follow the correct procedure of allocating the capital and maintenance cost of berths to the vessel related activity and not to the cargo related activity. Since the cost statements furnished by JNPT do not identify the assets relating to a particular activity, allocation of capital cost to berths could not be verified. The JNPT is requested to confirm the correct allocation of the capital and maintenance cost of berths to the vessel related activity. The port may also state whether the cost of the port craft berth / jetty has been allocated to the vessel related activity.</p>	<p>Details are not available. Therefore the allocation is done equally.</p>
(x).	<p>The Working Capital estimates may be suitably modified in line with Clause 2.9.9. of revised tariff guidelines.</p>	<p>Working capital estimates are made as per revised guidelines.</p>
5.	<p>Cost Statement (Bulk handling and storage):</p>	
(i).	<p>Actual income arising out of handling charges for the year 2004-05 is not shown. Please clarify.</p>	<p>Since bulk terminal operations are discontinued, no bulk cargo was handled in 2004-05.</p>
(ii).	<p>There is around 61% and 52% drop in the (actual) operating income in respect of wharfage and vehicles respectively for the year 2004-05. Please clarify.</p>	<p>Since the berths are handed over to BOT Operators bulk income has reduced.</p>
(iii).	<p>Please furnish the reasons for not projecting any income from storage charges for the year 2005-06 to 2007-08.</p>	<p>The port has handed over all bulk storage facilities to BOT operators. No bulk cargo is expected to be stored.</p>
(iv).	<p>Please clarify the following: (i). The estimated expenditure towards employees remuneration is shown to increase by around 13% for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05 and this expenditure is estimated to further escalate during the years 2006-07 and 2007-08. Please clarify the reasons for the proposed increase in</p>	<p>The increase in employee remuneration is due to increments and DA increase as budgeted. No surplus labour exists as already explained. The figures have also been reworked.</p>

	<p>the employee remuneration. It may also be clarified whether cost of any surplus labour is included in these figures and if so the quantum thereof.</p> <p>(ii). The estimated expenditure towards employee welfare and others for the year 2005-06 is seen to be increase by 19% as compared to the year 2004-05. The reasons may be explained.</p>	<p>This is on account of expected increase in staff transport.</p>
(v).	<p>As per this Authority's Order dated 14 February 2001, the JNPT was required to submit a proposal for prospective inclusion of the performance norms of the vessels in its Scale of Rates after taking into account performances achieved by the vessels carrying out categories of liquid cargo during the last revision of its Scale of Rates in August 2002. The JNPT had proposed performance norms only for 3 items namely, (i) Furnace oil (ii) Carbon Bulk filled stock and (iii) Bright Stock. In the case of other liquid bulk items, the port had stated that it was holding discussions with the users to arrive at performance criteria and agreed to propose the performance criteria (paragraph 11 xLi of Order dated 27 August 2002). We have not received any such proposal from JNPT so far. The JNPT is requested to indicate the status of framing such a proposal.</p>	<p>This matter may be taken up with BPCL, since JNPT does not handle Liquid cargo anymore.</p>
6.	<p>Cost Statement (Container handling and storage): <u>Operating Income:</u></p> <p>(i). Operating income for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 shown in the cost statement do not tally with the figures in the annual accounts for the year 2003-04 and 2004-05 and B.E. for the year 2005-06. JNPT may reconcile the figures and furnish a detailed computation of operating income estimated for the years 2005-06 to 2008-09.</p>	<p>Operating income from containers in Annual Account and Budgets are inclusive of vehicles, however, in cost statements vehicles are shown under bulk activity. Vehicles were handled mainly in SWB.</p>
(ii).	<p>The projected income from container handling in 2006-07 and 2007-08 is less than the actual income for the year 2003-04, whereas, the traffic projected for these two years is more or less equal to the actual traffic handled in the year 2003-04. Please clarify.</p>	<p>The projections are made considering the trend in 2004-05 and not 2003-04. It may be noted that, coastal Charges were reduced from Feb.05. Actual reefer charges in 2003-04 included billing for 2002-03. Moreover the traffic is reducing.</p>
(iii).	<p>Please explain the reason for substantial drop in the income out of Miscellaneous charges estimated for the years 2005-06 to 2007-08 as compared to the actual income realized during the year 2004-05.</p>	<p>It may be noted that Misc income in 2003-04 was NIL. These are the exceptional income, which cannot be accurately projected. The figures have now been reworked.</p>

	Operating Expenditure:	
(i).	<p>(a). Please justify with workings the estimation of fuel and lubricant cost for the years 2005-06 to 2007-08</p> <p>(b). The reason for estimating fuel and lubricant cost for the year 2005-06 more by 14.25% as compared to the (actual) expenditure for the year 2004-05 in the light of only marginal increase in the traffic projection estimated for the year 2005-06 may be brought out.</p>	<p>Fuel & lubricant are about 1.7 to 2% of operating income and appear reasonable.</p> <p>Fuel & lubricants are variable costs, which vary with the traffic. Further inflation factor has also been considered. There is almost a 10% increase in the traffic.</p>
(ii).	<p>The expenditure projected on "consumption of material" and "repairs and maintenance" for the years 2005-06 to 2007-08 are substantially higher when compared to the actual expenditure for the earlier two years. It is noteworthy that the traffic projection for the three years (2005-06 to 2007-08) does not show substantial increase. Please clarify. Expenditure projection should be in line with Clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines.</p>	<p>Repairs & maintenance and consumption of spares are dependent on the age and use of machines and not on whole sale price index.</p> <p>Port had earlier taken equipment on hire and the repairs were borne by the lessor. On expiry of 10 years, the port owns the equipment, and port has to incur expenditure on repairs and maintenance.</p>
(iii).	<p>The estimated expenditure towards hire of equipments for the years 2005-06 to 2007-08 may be justified supported by documentary evidence. The details of equipments proposed to be hired may be listed-out.</p>	<p>The port is hiring tractor-trailers, reach stackers and forklifts, etc.</p>
(iv).	<p>Likewise, the estimated expenditure towards hire of wharf/yard cranes for the years 2005-06 to 2007-08 may be justified with documentary evidence.</p>	<p>Existing cranes are already on hire.</p>
(v).	<p>(a). JNPT has projected expenditure on hire of new cranes for the years 2005-06 to 2007-08. Please furnish details of new cranes proposed to be hired and explain whether the earlier hired cranes would be discontinued with the induction of these cranes or these cranes will be in addition to hired cranes. In the latter case, the proposed addition may be justified in the light of traffic decline projected.</p> <p>(b). In addition to hire of new cranes, the JNPT also proposes to acquire 2 Rubber Mounted Gantry Crane (RMGC) and 1 Rubber Mounted Quay Crane (RMQC) in the year 2006-07 and 2 RMQC in the year 2007-08. That being so, the need for hire of proposed new cranes in addition to the proposed acquisition of cranes should be explained taking into account the scenario of the projected lower traffic during the year 2006-07.</p>	<p>The currently hired cranes will at the expiry 10 years become property of the port. They would still have balance life of 10 years. Out of 11 equipment on lease, the lease period for 5 has expired and port has taken over the same. The lease for balance equipment expires in 2007. 6 RTGCs are proposed to be hired for which the proposal is under process.</p> <p>RMQC and RMGC are being procured RTGC's are proposed to be hired for yard operation, to support sea side operations.</p> <p>It is emphasised that as per the draft policy for maritime sector, Major Ports should plan their capacity to a level of 30% above projected traffic. The decline in traffic is only for 2 to 3 year.</p>

(vi).	While there was only marginal increase in the container traffic during the year 2004-05 as compared to the year 2003-04, the reason for 28% increase towards the expenditure on employee remuneration during the year 2004-05 may be explained.	Employee remuneration of container has increased due to redeployment of employees from bulk activity, normal increase in salaries.
(vii).	(a). Likewise, please clarify the reason for around 24% increase in the actual expenditure towards incentive during the year 2004-05 as compared to the year 2003-04.	Incentive is a reward for productivity. Since more containers were handled incentive has increased in 2004-05, compared to 2003-04.
	(b). The nature of incentive expenditure may also be brought out.	It is a productivity linked to enable port to provide more efficient services.
	(c). In case of productivity based incentive scheme, the basis of fixing datum may be explained and the periodicity of review of such datum may be indicated.	It is worked out on the basis of trade requirement, previous trend, and discussion with unions.
	(d). Please explain the reasons for fluctuation in the projected incentive expenditure for the years 2005-06 to 2007-08. In this regard, the estimated expenditure for the year 2005-06 may be justified.	Incentives vary with the productivity & traffic. Since traffic is declining the incentive is also declining.
(viii).	With reference to estimated expenditure towards "employee welfare and others", please justify around 20% hike in the estimated expenditure for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05.	LTC and Expenditure of staff transport have increased.
(ix).	JNPT has projected insurance cost of Rs.70 lakhs for plant and machinery in the year 2005-06. Please furnish a copy of the insurance policy to justify the proposed cost.	Port has decided to take insurance cover for its assets. However, this policy is yet to be finalized. Port expects to take the cover by end of this financial year.
(x).	The estimated "Other General Expenses" of Rs.155.86 lakhs for the year 2005-06 includes Rs.63 lakhs towards 'other general expenses' apart from various items of expenditure. Please list out the items of expenditure considered under "other general expenses".	JNPT has stated that residual expenditure where expenses, which are not covered under any specific heads, are booked under "other general expenses". It has given an illustrative list of expenditure incurred during 2004-05.
(xi).	(a). JNPT does not carry out lift on, lift off and transportation in respect of shutout containers of private yards. The users demanded complete waiver of charges for these items. The JNPT, however, proposed to allow rebate for these items as per the existing rebate structure approved in its Scale of Rates. Since an analysis to find out whether the rebate proposed to be allowed commensurate with the direct cost of the service not rendered was difficult to be made in isolation only with reference to shut-out containers of private yards,	The TAMP has already approved a rebate structure in the consolidated shut out charges, leviable on shut out containers in the private yards, which the port has adopted for the present.

	<p>this Authority vide its Order dated 11 August 2003 approved application of the prevailing rate structure in respect of the shut-out containers of the private yard for these items of services not provided by the JNPT till such a time the cost analysis is made in this regard. Please furnish appropriate rebate structure commensurate with the direct cost of services not rendered.</p>	
	<p>(b). The number of shut-out containers of private yards was very high which did not indicate operational efficiency which was expected while allowing private yards. This Authority advised JNPT {paragraph 9(v)(f) of Order dated 11 August 2003} to examine this issue and take corrective measures. JNPT may indicate the steps taken to avoid or atleast reduce the incidence and it may furnish the data in this respect of the years 2004-05 and 2005-06.</p>	<p>The shut out from private yards in the year 2004-05 was 29231 & in 2005-06 up to November 05 it is 21647. The following are steps taken to reduce the incidence of shut out:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i). Cut off is shortened by two shifts till the commencement of window berthing time. (ii). Final loading list is asked for within two shifts after berthing. (iii). Advanced submission of form 11 for export containers arriving by Rail. (iv). Pre advising for factory stuff containers.
(xii).	<p>JNPT proposed to permit the existing lessee to allow storage of containers of some other third party in the leased yard. It is obvious that the original lessee will levy some charges on the third party which uses the leased area. It was not clear at that particular point of time whether the services provided by the original lessee at the leased yard are covered by the services identified under Section 42 of the MPT Act, 1963 and whether the original lessee qualifies as the authorised service provider under the provision of the MPT Act. The JNPT was advised (paragraph 9 (vi)) of Order dated 11 August 2003 to examine this issue further and if the conditions stipulated in Section 42 of the MPT Act are satisfied in this case the port was to propose fixation of suitable ceiling rates for tariff leviable by the original lessee for the services provided at the private yard of the port. We have not heard from JNPT in this regard so far. Please indicate the present status of the case.</p>	<p>Since it involves lease of lands, it would be covered under section 34 of the MPT Act.</p>
(xiii).	<p>JNPT may consider to incorporate a conditionality in its draft Scale of Rates (to be) furnished to us stating that no storage charges shall be payable when the container is not delivered by the port for reasons attributable to JNPT. In this connection, Clause 2.15 of the revised guidelines may be referred to.</p>	<p>Suggestion of TAMP is acceptable.</p>
7.	<p>Cost Statement (Marine): Operating Income: Please furnish number of actual/estimated number of vessels and actual/estimated GRT of vessels terminal use for all the years under consideration.</p>	<p>Details are furnished.</p>

(i).	<p>Operating Expenditure: With reference to estimated expenditure towards consumption of material, 51% hike projected for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05 may be justified. Likewise, 20% hike in the projections of expenditure during the year 2006-07 and 2007-08 as compared to years 2005-06 and 2006-07 may be justified taking into consideration traffic projections for these years.</p>	The material consumption figures have now been revised.
(ii).	Please justify 20% hike in the repairs and maintenance expenditure projected for the years 2006-07 and 2007-08 as compared to the years 2005-06 and 2006-07.	Repairs and Maintenance expenditure has also been revised.
(iii).	<p>(a). With reference to annual escalation in the projected expenditure in respect of minor works, dredging, manning of tugs and manning of port crafts, JNPT has applied an escalation factor of 4.1% for projections of expenditure for the years 2006-07 and 2007-08 on the estimated expenditure of the relevant items for the year 2005-06; whereas, the estimated expenditure for the year 2005-06 of the relevant items are shown to increase in the range of around 6% to 63% as compared to the relevant actual expenditure for the year 2004-05. It is reiterated that the expenditure projection should be in line with Clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The cost statement may be revised accordingly.</p>	The projections for 2005-06 and 2006-07 are prepared in line with the budget while expenditures are reasonably estimated. Projections for next two years are made taking into account the requirement and based on the wholesale price index. Expenditure depends on various factors and not just the inflation rate.
	<p>(b). The JNPT has projected expenditure separately towards employee remuneration in the cost statement. That being so, the need for actual / projected expenditure towards manning of tugs and manning of port crafts is not clear.</p>	The port crafts were procured during project stage, but posts for technically qualified personnel were not sanctioned. Hence the operation and manning were outsourced. Due to increase in shipping movement over the years, the quantity of port craft needs to be enhanced.
	<p>(c). The actual/estimated expenditure shown in the cost statement towards dredging is presumed to be maintenance dredging expenditure. Please confirm. Further, the dredging expenditure was considerably higher in the year 2004-05 as compared to the year 2003-04 and this expenditure is further escalated by 6.4% for the year 2005-06 as compared to the year 2004-05. Please clarify.</p>	<p>It is confirmed that dredging expenditure shown in the cost statements are maintenance dredging.</p> <p>Dredging expenses are dependent on the quantum of siltation and the fuel prices.</p> <p>The escalations in projection are as per the escalation clause in the agreement with DCI.</p>
(iv).	The separate entry of estimated expenditure on launches under "miscellaneous expenditure" may be clarified. It may be noted that the estimated expenditure for the year 2005-06 is more by around 77% as compared to the actual expenditure for the year 2004-05. The estimated expenditure for the year 2005-06 on this account needs to be justified by JNPT.	Expenditure on launches under Misc. expenses is hiring charges. The increase projected is on account of hire of high speed launches.

(v).	The nature of actual / projected expenditure on launches shown under miscellaneous expenditure is not clear. Please list out such expenditure on launches. The escalation of around 77% considered for the year 2005-06 in this regard as compared to the actual expenditure relating to the year 2004-05 may be justified.	The figures are now revised. No details are available for the year 2004-05. Details for the year 2005-06 are being submitted by the Port Trust.
(vi).	This Authority vide its Order dated 11 August 2003 approved the berth hire charges for the shallow and port craft berths as well as port craft jetty as applicable to the multipurpose berth (BB04) on the undertaking given by JNPT to furnish the relevant cost details in the next revision of its tariff structure {paragraph 11 (iii) (b)}. Please furnish cost details for levy of berth hire charges in the shallow draught berth, port craft berth and port craft jetty and propose a separate berth hire charges accordingly.	Separate cost details for SWB other than Capital cost are not available. The existing berth hire may continue.
(vii).	JNPT may consider to incorporate a conditionality in its draft Scale of Rates (to be) furnished to us stating that no berth hire charges shall be payable for the period when a vessel is compelled to idle at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to JNPT. In this connection, Clause 6.5.2. of the revised tariff guidelines may be referred.	We agree with TAMP. (TAMP) to meet all requirements.
(viii).	The existing Schedule of pilotage-cum-towage fee contains six slabs. This Schedule may be prescribed in three slabs as stipulated in Clause 6.10 of the revised tariff guidelines. While doing so, an impact analysis statement showing the financial implications at the existing tariff structure and the rationalized slabs of charges may be furnished.	Since the average GRT of vessels varies between 20000- to 25000, the impact is not expected to be substantial.
8.	Cost Statement (Estate): Operating Income:	
(i).	The Government of India in the (than) Ministry of Shipping (MOS) announced Land Policy for major port trust (except Mumbai and Kolkata) in March 2004. The JNPT has not reported review of the existing estate related charges in accordance with the Land Policy announced by the Government in March 2004. Please explain.	The same is yet under examination. Port has requested CIDCO to do a study. After receipt of the same, a proposal will be submitted.
(ii).	(a). The estimated income from rent on land and rent on building for the year 2005-06 are lower as compared to the actuals for the year 2004-05. Please clarify for the reduction in income.	This is due to change in formula for way leave charges. Vehicle exporters have also vacated area in JNPT.
	(b). The rental income on building estimated for the years 2006-07 and 2007-08 are lower than the actual income for the year 2003-04. Please clarify	Some parties like Customs, have vacated the premises.

	Operating Expenditure: Please justify the annual escalation of 20% applied for estimation of repairs and maintenance expenditure for the years 2006-07 and 2007-08.	Repairs to Buildings and Roads are expected to increase substantially.
(i).	Other points: Present position in respect of payment of interest on loan from the World Bank may be indicated.	GOI have fixed interest rate at 10% per annum. Port has sought permission to prepay the loan.
(ii).	With reference to waiver of penal berth hire charges, the JNPT was advised (paragraph 11(xLii) of the Order dated 27 August 2002) to examine this matter separately and come up with a suitable proposal in consultation with its users. This has not been done.	If penal berth hire charges are not due to the fault of the user, the same are not being levied. If levied, based on representation and merits of the case the charges are refunded.
(iii).	The JNPT was to propose revision of water charges on the basis of CIDCO / MIDC water charges instead of prescribing periodical percentage increase (paragraph 11(xLvi) of Order dated 27 August 2002). The JNPT may propose revision of water charges on the basis of CIDCO/MIDC water charges.	The same will be reviewed, when Estate Charges are reviewed.
(iv).	The JNPT was also advised (paragraph 11(viii) of Order dated 11 August 2003) to examine the proposal of users to install private handling equipments at shallow berth on a common user basis and submit a suitable tariff proposal. Please indicate the present position in this regard.	Since the hiring of cranes for a shorter period appears to be a non-viable proposition. JNPT intends to procure new cranes to main berth and to shift the old cranes, which are having residual life, to the SWB. In view of this, the action has not been initiated in this regard.

6.3. In response to our request dated 14 November 2005, JNPT vide its letter dated 4 March 2006 furnished its draft Scale of Rates.

7.1. A joint hearing in the case in reference was held on 13 January 2006 at the Office of this Authority. The submissions made by JNPT and the users were taken on record.

7.2. The MANSA submitted a document at the joint hearing showing an analysis of container traffic projections of JNPT. A copy of this document was given to JNPT for its comments vide our letter dated 17 January 2006.

7.3. The tariff proposal from the JNPT and the subsequent additional information / clarifications furnished by JNPT contained lot of gaps and some issues were not in line with the revised tariff guidelines. Therefore, and as decided in the joint hearing, the JNPT was requested to furnish the requisite details vide our letter dated 17 January 2006. JNPT responded vide its letter dated 3 February 2006. The queries raised by us and the response of JNPT are summarized below:

Sr. No.	Queries raised by us	Replies furnished by JNPT
1.	JNPT is requested to furnish its comments, if any, on the analysis of the container traffic projections of JNPT submitted by MANSA at the joint hearing. A copy of this document was given to JNPT at the joint hearing.	<p>We are not in agreement with the container traffic projection by MANSA. They have shown that in 2004-05, 2.438 million TEU's have been handled, whereas JNPT has actually handled 2.371 million TEU's in 2004-05. In 2005-06, MANSA has projected 3.028 million TEU's, but JNPT has handled 1.962 million TEU's till Dec'05. Hence, JNPT's projection of 2.546 million TEU's is considered reasonable.</p> <p>JNPT is expected to handle 2.6 million TEU's with commissioning of GTIPL. The growth in 2007-08 is 15.38% (3 million TEU's) and in 2008-09 is 10% (3.3 million TEU's).</p>

2.	In terms of Clause 2.1.3. of the tariff guidelines, analysis of the physical and financial performance for the previous tariff validity cycle commencing from 2002-03 should be done. The JNPT should furnish such an analysis clearly indicating the reasons for variations, if any.	It is once again requested that analysis of past years should not be insisted upon. Unlike NSICT, JNPT was never granted a tariff increase by the Authority, based on earlier traffic projection. It is merely a postmortem and an unproductive exercise. Moreover, TAMP is in possession of all the figures.																																							
3.	<p>VRC income from BOT berths and lease rentals received receivable from BOT operators should be considered as income for the purpose of tariff revision. The JNPT should furnish modified cost statements considering such income under the respective activities.</p> <p>The JNPT's request to set aside the entire BOT income for future development of infrastructure is not in line with the tariff guidelines. If JNPT desires any relaxation of the guidelines in its case, it should obtain the approval of the Government for making deviation from the tariff policy announced by the Government.</p>	<p>As desired by the TAMP VRC income and lease rentals from BOT operators have been considered as income for the purpose of tariff revision and the modified cost statements are furnished. Capital Employed has also been included.</p> <p>JNPT has also approached the Ministry to exclude the VRC for tariff fixation purpose and give the same treatment as Royalty / Revenue Share.</p> <p>TAMP is requested to kindly await Ministry's directions before taking any decision on our vessel related charges.</p> <p>In connection with the revised cost statements, it is relevant to mention that GTIPL have projected higher traffic, in their terminal than that projected by JNPT. To that extent the traffic at JNPCT gets reduced.</p> <p style="text-align: right;">(In TEU's)</p> <table><tr><td></td><td>Projection by JNPT</td><td>Projection by GTI</td><td>Difference</td></tr><tr><td>06-07</td><td>400000</td><td>411600</td><td>11600</td></tr><tr><td>07-08</td><td>800000</td><td>930000</td><td>130000</td></tr><tr><td>08-09</td><td>1000000</td><td>1105000</td><td>105000</td></tr></table> <p>The revised cost statements incorporating the corresponding reduction in traffic at JNPCT are enclosed. However, this reduction in traffic is only temporary and we expect it to increase in the years to come.</p>		Projection by JNPT	Projection by GTI	Difference	06-07	400000	411600	11600	07-08	800000	930000	130000	08-09	1000000	1105000	105000																							
	Projection by JNPT	Projection by GTI	Difference																																						
06-07	400000	411600	11600																																						
07-08	800000	930000	130000																																						
08-09	1000000	1105000	105000																																						
4.	JNPT should furnish year-wise details of actual / estimated accumulation in the escrow account and anticipated withdrawals from such accounts for meeting capital expenditure.	<p style="text-align: right;">Rs. in lakhs</p> <table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="4">Projections</th></tr><tr><th>05-06</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th></tr><tr><td>NSICT Royalty</td><td>6946.88</td><td>10228.13</td><td>13404.00</td><td>17460.00</td></tr><tr><td>BPCL Royalty</td><td>872.00</td><td>994.40</td><td>1001.00</td><td>1137.50</td></tr><tr><td>GTIPL Revenue share</td><td>-</td><td>3799.39</td><td>8584.63</td><td>10200.01</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>7818.88</td><td>15021.91</td><td>22989.63</td><td>28797.51</td></tr></table> <p>Expenditure on Infrastructure Development</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table><tr><th>05-06</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>TOTAL</th></tr><tr><td>150</td><td>1550</td><td>82800</td><td>89425</td><td>173925</td></tr></table>	Particulars	Projections				05-06	06-07	07-08	08-09	NSICT Royalty	6946.88	10228.13	13404.00	17460.00	BPCL Royalty	872.00	994.40	1001.00	1137.50	GTIPL Revenue share	-	3799.39	8584.63	10200.01	TOTAL	7818.88	15021.91	22989.63	28797.51	05-06	06-07	07-08	08-09	TOTAL	150	1550	82800	89425	173925
Particulars	Projections																																								
	05-06	06-07	07-08	08-09																																					
NSICT Royalty	6946.88	10228.13	13404.00	17460.00																																					
BPCL Royalty	872.00	994.40	1001.00	1137.50																																					
GTIPL Revenue share	-	3799.39	8584.63	10200.01																																					
TOTAL	7818.88	15021.91	22989.63	28797.51																																					
05-06	06-07	07-08	08-09	TOTAL																																					
150	1550	82800	89425	173925																																					
5.	As assured in the relevant tariff proceeding, JNPT should furnish all the relevant cost details to justify tariff for its shallow and port craft berths as well as port craft jetty.	Separate cost details other than Capital cost are not available for Shallow Water berth (SWB). JNPT intends to mechanize the facilities at the SWB. Therefore, for the present the present tariff at SWB can continue																																							
6.	With reference to the tariff at BPCL jetty, JNPT agrees to take up the issue with the BOT operator for fixing separate rates for them based on their cost of operation.	JNPT has already taken up the issue with BPCL to approach TAMP.																																							

7.	<p>JNPT confirms that it has privatized its CFS under the BOT arrangement concluded recently. It further states that BOT operator has been allowed by it to charge existing tariff for a period of one-year where after he should approach TAMP for fixing the rates. When pointed out that JNPT does not have any authority to authorize any tariff arrangement for BOT operators, the port agrees to take immediate steps to revise authorization given by it to the BOT operator and advise him to approach TAMP for tariff fixation.</p>	<p>JNPT has already taken up the matter with the CFS operator. Since the CFS operator is new, there is no option but to follow existing TAMP approved rates, till new rates are fixed.</p>																		
8.	<p>JNPT should furnish:</p> <p>(i). Item wise details of dry bulk (excluding liquid) traffic / general cargo projected.</p> <p>(ii). Detailed break-up of container traffic like 20', 40', reefer, ICD traffic, transshipment etc., along with dwell time analysis.</p> <p>(iii). Detailed working for estimation of income projected in respect of</p> <p>(a). Container handling</p> <p>(b). Dry bulk</p>	<p>(i). The bulk traffic is only residual in nature. It consists mainly of Cement. In 2008-09, the income is only Rs.58 lakhs which is hardly material.</p> <p>(ii) & (iii). The pattern of break-up of container traffic earlier given by us for the year 2004-05 is expected to continue in future years</p> <p>Regarding dwell time, from 2005-06 onwards the income has actually reduced.</p> <p>It may be noted that, the reduction in dwell time of import containers is mainly due to following factors:</p> <p>a). The containers destined for various ICDs are being stacked in the designated yards close to rail tracks.</p> <p>b). The containers destined for various CFSs are being stacked in the designated yards as per CFSs in front of POC import yard.</p> <p>c). Due to the installation and commissioning of 12 new RTYGCs during the year 2004-05, some of the old and 2 new RTYGCs are being positioned to POC import yard thereby initiating delivery of import containers by RTYGCs and removing Reach Stackers from import yards. This has facilitated early evacuation of import containers and augmenting stacking capacity at import yard.</p> <p>Regarding the detailed working of container income, a perusal of the relevant cost statement will reveal that per TEU income is remaining more or less constant throughout. The reduction is due to the reduction in dwell time and implementation of TAMP's order on coastal cargo. This shows that the projections are realistic and based on the past product mix.</p>																		
9.	<p>JNPT should furnish details with reference to:</p> <p>(i). Envisaged fresh investment of Rs.300 lakh on ISPS each for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08.</p>	<p>(i). The likely fresh investment in ISPS code is as follows:</p> <table border="1" data-bbox="690 1793 1339 2000"> <thead> <tr> <th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>Rs in lakhs.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a)</td><td>Disaster Data Recovery</td><td>160</td></tr> <tr> <td>b)</td><td>CCTV</td><td>70</td></tr> <tr> <td>c)</td><td>Steel Light Poles</td><td>5</td></tr> <tr> <td>d)</td><td>Porta Cabins</td><td>13</td></tr> <tr> <td>e)</td><td>Supply of AIS, GPS & VHF antenna to VTMs</td><td>54</td></tr> </tbody> </table>	Sr. No.	Particulars	Rs in lakhs.	a)	Disaster Data Recovery	160	b)	CCTV	70	c)	Steel Light Poles	5	d)	Porta Cabins	13	e)	Supply of AIS, GPS & VHF antenna to VTMs	54
Sr. No.	Particulars	Rs in lakhs.																		
a)	Disaster Data Recovery	160																		
b)	CCTV	70																		
c)	Steel Light Poles	5																		
d)	Porta Cabins	13																		
e)	Supply of AIS, GPS & VHF antenna to VTMs	54																		

(ii). Fresh investments envisaged for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 towards handling equipments, floating crafts, etc., clearly bringing out the improvement in productivity / reduction in operating cost, etc., accruing due to such investment.	(ii). The details of fresh investments have already been given.
---	---

8.1. In the meanwhile, the Chairman (JNPT) vide his letter dated 27 January 2006 addressed to the Secretary (Shipping) and copy endorsed to us, has requested the Government to review the policy direction relating to revised guidelines for tariff fixation and treat the vessel related income, leviable on the vessels calling at BOT berths, at par with Royalty / Revenue Share receivable from BOT operators insofar its treatment in tariff setting exercise with reference to its tariff proposal under consideration.

8.2. In response to the Ministry's letter dated 14 February 2006 requesting to give our comments on the above matter, we had vide our letter dated 17 February 2006 furnished our comments to the Ministry. The main comments furnished to the Ministry are summarised below:

- (i). In terms of Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines atleast 50% of the royalty / revenue share receivable by a land lord port should be maintained in an escrow account to be utilized for creation or modernization of infrastructure facilities. The amount so transferred will not be treated as current revenue for the port trust for tariff fixing exercise. No other receipts accounting to the port on account of privatization is singled out for exclusion from income. The logic to give a special treatment to revenue share / royalty may be perhaps due to the fact that it is not directly related to any specific service provided by the port but more in the nature of a fee collected for granting the right to do business in an established place.
- (ii). The private operators are granted right to operate land and landward facilities, with landlord ports retaining control of services provided to all vessels including the vessels calling at the private terminal. The VRC are fixed for services provided by landlord ports.
- (iii). Since JNPT provides all vessel related services, the tariff prescribed in the JNPT's Scale of Rates is applicable to all vessels irrespective of the place of berthing. The argument of JNPT about terminal based approach for VRC is not at all relevant.
- (iv). The tariff to be fixed should capture the entire income to JNPT from the relevant activity and account for all admissible capital and operating cost incurred by JNPT for providing such services.
- (v). Like VRC, lease rentals from land leased to private operator should also be recognized as income for port trust for the purpose of fixing tariff.
- (vi). Any change in existing tariff setting principles will have universal application across all major port trusts and changes, if any, should be made in terms of Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1983 in partial supersession of earlier policy directions.

8.3. The Ministry convened a meeting at New Delhi on 28 March 2008 to discuss the matter in reference. Our views were reiterated in the meeting.

8.4. Thereafter, and with reference to Ministry's letter dated 24 April 2006 seeking further comments, we have vide our letter dated 19 May 2006 reiterated our views conveyed in our letter dated 17 February 2006.

9.1. When the case was in process the JNPT vide its letter 31 May 2006 revised the cost statements to consider upward increase in the estimated expenditure towards hire of equipments for container handling on the ground of proposed hiring of higher capacity tractor-trailers by JNPT. This is said to be in view of the reported statutory requirement that vehicles should carry weight according to its registered gross vehicle weight and based on the judgment of the Hon'ble Supreme Court of India dated 9 November 2005 in Writ Petition (C) No.136 of 2003. Further, all the tractor-trailers running under the current contract are registered for gross vehicle weight of 35.20 tonnes which are capable of carrying a pay load of only 22 tonnes (approx), which in turn is suitable to carry only 1 X 20' loaded container upto 22

tonnes. So, port is finding it difficult to handle 2X 20' loaded containers. In order to make effective utilization of resources available with the port and improve productivity, there is a need to deploy the tractor-trailers that are suitable for transportation of 2 X 20' loaded containers. Hence, it is necessary to hire tractor-trailers with maximum gross vehicle weight presently permitted by the RTO.

The port is now floating a tender for higher capacity tractor-trailers. The deployment of higher capacity tractor trailers proposed above will lead to increase in the estimated expenditure for hiring of tractor-trailers due to higher capital cost of such tractor-trailer. The estimated rate for handling of per TEU container works out to Rs.196/- per TEU as against the current average of Rs.106 per TEU. The additional burden is approximately Rs.90 per TEU, which will have to be built in the cost statements.

9.2. Modifying its initial projected expenditure towards hire of equipments with an upward increase of around Rs.8 crores per annum for the years 2006-07 to 2008-09, JNPT on 31 May 2006 furnished the revised cost statements. The estimated total container and other bulk traffic, reported surplus / deficit position after the return on capital employed are given below:

(Rs. in lakhs)							
Sr.	Traffic	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1.	TEUs	10,38,434	11,38,868	13,38,982	8,88,400	8,70,000	9,95,000
2.	Other Bulk (M.T)	11,14,000	5,19,000	5,91,000	6,51,000	6,00,000	2,00,000
3.	Vehicles	83,000	58,000	24,651	27,113	-	-
4.	Net surplus/deficit						
	a. Bulk handling and storage	(4237.02)	(1759.34)	(2367.14)	(2179.33)	(2378.97)	(2311.45)
	b. Container handling and storage	9291.92	8610.95	7730.44	4093.30	3472.32	2965.50
	c. Estate	(1583.71)	(1013.82)	(895.79)	(263.71)	162.62	399.28
	d. Marine	10038.62	7620.44	5574.31	3972.80	3089.33	9759.25
5.	Net surplus/deficit port as a whole at existing tariff	13509.81	13457.42	10041.81	(2563.52)	(2599.33)	(14636.92)
6.	Net surplus/deficit as percentage of operating income at existing tariff	25.05%	24.54%	18.12%	(5.48%)	(5.47%)	(27.66%)

10.1. As stated earlier, the proposal of the JNPT is for an increase of 16% in the existing container related charges. The financial / cost position of the container activity, moderated by us on the estimates furnished by JNPT, in the light of the revised tariff guidelines did not warrant any increase in the existing container related charges. On the other hand, the vessel related activity showed revenue surplus.

10.2. The revised tariff guidelines require this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The analysis made by us showed that JNPT would have earned a total net surplus of Rs.609.64 crores after ROCE during the period of four years (2002-03 to 2004-05) against the estimated net surplus of Rs.48.98 crores for the two years (2002-03 and 2003-04). 50% of Rs.609.64 crores requires to be adjusted / set off while fixing tariff of JNPT as stipulated in Clause 2.13 of the revised tariff guidelines.

10.3. This Authority considered the case in its meeting held on 26 June 2006. In view of the surplus position in the container handling activity, the proposal of the JNPT for an increase in the existing container related charges deserved to be rejected. Since the vessel related activity warranted reduction in the existing relevant charges, this Authority decided to give an opportunity to JNPT to furnish its comments of the moderations in the financial / cost statements and bring to the notice of the JNPT the deficiencies in the draft Scale of Rates filed by the port.

11.1. Accordingly, an analysis of financial performance of JNPT for the years 2002-03 to 2005-06 and cost statements of JNPT for the years 2006-07 to 2008-09 were made available to JNPT for its comments vide our letter dated 2 August 2006. The JNPT has responded vide its letter dated 25 August 2006 and made the following general comments:

- (a). We reiterate that BOT income should not be considered till final view of the Govt. is received. The tariff should be fixed on terminal basis and any income that accrues due to land lord activity should not be used to determine the terminal tariff.

- (b). Expenditures can not be moderated on the basis of past figures which may not represent the correct picture of coming years. JNPT does not accept the contention of moderation which has been applied all across the tariff proposal.
- (c). Applying the tariff guidelines notified in 2005 retrospectively from 2002-03 for adjustment of past surplus is not at all acceptable. Even for prospective application, the view of JNPT has already been communicated.
- (d). JNPT has envisaged large scale capital investment as per National Maritime Development Project approved by Ministry of Shipping with a view to create capacities for meeting future traffic projection and remove bottle necks in sea side infrastructure. Port is also completing 20 years and most of the equipments purchased during project stage are completing their economic life and need replacement. It is also relevant to mention that even if 100% of BOT income is transferred to infrastructure reserve fund, the same will not suffice 2/3 of requirement envisaged by Port. The year wise capital expenditure as envisaged in NMDP under Phase-I & Phase-II up to 2011-2012 are as follows:

2006-07	-	70 crores
2007-08	-	681 crores
2008-09	-	763 crores
2009-10	-	100 crores
2010-11	-	Nil
2011-12	-	172 crores
		<hr/> 1786 crores <hr/>

Such huge capital expenditure over next 5 years time frame requires substantial resource mobilization which will be drastically affected if our proposal for tariff increase is not agreed. We would therefore, request to kindly keep this point in mind while considering our proposal.

- (e). It may also be noted that the Capital dredging project has been approved based on the present tariff and any reduction is likely to affect the viability of the project. As per the present time schedule of the Dredging project, the tender will be finalized latest by end December 2006, by which time we may be able to know the economies of the project and also fund requirement. The urgency of implementation of this project of national importance need not be over-emphasized. Hence it would be appropriate to take a decision on our proposal once the tenders are received and a decision on the award by the competent authority. As per the recent Govt. orders on expenditure management, if viability is not established such project should not be taken up.
- (f). In order to improve the financial conditions the port has prepaid high cost Government of India loan whose repayment will put a strain on the resource mobilization for capital expenditure.

The analysis communicated to the JNPT and response of the JNPT are tabulated below:

Sl. No.	Our Queries	Response of JNPT
I. 1.	Port as a whole for the years 2002-03 to 2005-06 (Analysis of Performance of JNPT) Operating Income The JNPT has applied the exchange rate of Rs.43.50/US \$ for the year 2005-06 and Rs.43/ US \$ for the period 2006-07 onwards to estimate the vessel related income. It may be noted that the estimated vessel related income for the years 2006-07 to 2008-09 will depend on the prevailing exchange rate at the time of finalisation of this case.	Exchange rate was volatile in the recent past and it is likely to move upward & downwards in future and a conservative estimate is required to be made while estimating for the next three years. Considering the prevailing exchange rate at the time of finalization of the case is not correct. It may be appropriate to consider the average exchange rate for the past three years.

2.	<p><u>Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure</u></p> <p>(i). JNPT has not considered the income from penalty for shortfall in Minimum Guaranteed Throughput (MGT) booked under Finance and Miscellaneous Income in the Accounts. Income on this account is considered in the analysis.</p> <p>(ii). The JNPT has excluded income and expenditure relating to guest house and gas agency from Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure. The income and expenditure of these two items booked in the accounts are considered in this exercise.</p>	<p>Penalty for shortfall in Minimum Guaranteed Throughput (MGT) has not been considered as they are not being realized. Moreover, this portion of debtors has not been considered for working capital as per the revised guidelines at Para 2.9.9. Considering income and not considering the corresponding debtors for capital employed is not correct. Considering MGT on accrual basis for the purpose of tariff fixation will seriously affect the financial position of the Port. We are only billing & not realizing this income. The bills are also being raised in compliance of contractual condition. Even AS-9 stipulates that income whose ultimate realization is doubtful should not be recognized. We strongly feel not to include this income as ultimately this may have to be written off ultimately.</p>
3.	<p><u>Allocation of Management overheads</u></p> <p>The allocated Management overheads for the year 2005-06 are higher about 21% than the relevant actual overhead for the year 2004-05. JNPT has stated that the increase is due to increase in expenses of security and PMC. However, it is noticed that the port has accounted for PMC expenses separately under "PPD, Stores / PMC and others" in the cost statement relevant for container activity. Therefore, the estimated Management overheads for the year 2005-06 is moderated applying escalation factor of 6.5% taking the actuals for the year 2004-05 as base.</p>	<p>The increase in Management overheads as already informed is on account of Security and PMC. It may be noted that CISF strength has been increased from 336 to 392 in 2005-06 and likely to further increase by 151 personnel. PMC expense separately shown in the cost statements is directly related to that activity i.e. container planning & Billing. However PMC expenses in management overheads are for Accounting, Pay Roll processing, internet, intranet, networking related expenses. Increased mechanization has led to increase in expenditure. Therefore, applying the 6.5% escalation factor is not correct.</p>
4.	<p><u>Capital Employed</u></p> <p>With reference to the estimated capital employed for the year 2005-06, there is a difference of Rs.4057 lakhs between the value of net block of fixed assets as on 31 March 2005 shown in the Annual Accounts for the year 2004-05 and the capital employed workings furnished by JNPT as on 31 March 2005. The difference remains unexplained. The value of net block of fixed assets for the year 2005-06 is modified to reflect the position of Annual Accounts.</p>	<p>The difference of Rs.4057 lakhs in the capital employed is on account of sheds handed over to the BOT operator, which has been separately disclosed in the Balance Sheet below the net fixed assets.</p>
5.	<p><u>Adjustment of past surplus</u></p> <p>As stated earlier, the JNPT would have earned a total net surplus of Rs.609.64 crores after ROCE during the period of 4 years from 2002-03 to 2005-06 against the estimated net surplus of Rs.48.98 crores for the two years (2002-03 and 2003-04). As stipulated in Clause 2.13 of the revised tariff guidelines 50% of Rs.609.64 crores requires to be set off while fixing tariff of JNPT. Accordingly, an amount of Rs.304.82 crores is set off in the cost statements of all the activities in proportion to the respective operating income of each activity for the years 2006-07 to 2008-09.</p>	<p>We reiterate that BOT income should not be considered till final view of the Govt. is not received. The tariff should be fixed on terminal basis and any income that accrues due to land lord activity should not be used to determine the terminal tariff.</p>

II.	<u>Port as a whole for the years 2006-07 to 2008-09</u>	
1.	<u>Allocated Management Overheads</u>	
(i).	The estimated management overheads for the year 2005-06 and for the years 2006-07, to 2008-09 are moderated applying escalation factor of 6.5% for the year 2005-06 taking the actual administrative overheads for the year 2004-05 as base and at 4.5% p.a. for the years 2006-07 to 2008-09 taking the moderated figure for the year 2005-06 as base.	As already stated above PMC expense separately shown in the cost statements are expenses directly related to that activity i.e. container planning & Billing. However PMC expenses in management overheads are for Accounting, Pay Roll processing, internet, intranet, networking related expenses. Increased mechanization has led to increase expenditure.
2.	<u>Finance and Miscellaneous Income</u>	
(i).	JNPT has considered only income from auction sale and income from launch pass. The estimated Finance and Miscellaneous Income for the year 2006-07 works out to Rs.513.30 lakhs excluding interest on investments as per the Revised Estimate 2006-07.	There is no reasonable certainty of income under this heads other than launch pass, gas agency etc. This, being not material can be ignored. It is surprising to note that even interest on staff advance has been considered. Since income from guesthouse is only incidental to our operations, the same may not be taken into consideration being varying in nature.
(ii).	This figure of Rs.513.30 lakhs is considered for 2006-07 and for the subsequent two years 2007-08 and 2008-09.	
3.	<u>Finance and Miscellaneous Expenditure</u>	
(i).	Likewise, JNPT has considered only expenditure on hire of launch, provident fund, pension and gratuity. The estimated Finance and Miscellaneous expenditure as per the Budget Estimate (2006-07) excluding interest on loan is considered for the year 2008-07 and the same estimated amount is considered for the next two years (2007-08 and 2008-09).	It appears that TAMP is attempting to increase the Return on capital employed by changing the basis for projecting/considering the expenses. It is noticed that no uniform approach is adopted. For some expenses it is on Actual expenditure and for other expenses it is on Budgeted figures. This can be seen from that provision for Loss on assets/ investments in 2002-03 has not been considered while profit on sale of assets is considered. The rationale for not considering loss on sale of asset/investment is not understood.
4.	<u>Capital Employed</u>	
(i).	The Annual Accounts for the year 2004-05 show the value of net block of Fixed Assets as on 31 March 2005 at Rs.78418.43 lakhs. The capital employed workings furnished by JNPT shows the net block of fixed assets as on 31 March 2005 at Rs.82,475.45 lakhs. There is a difference of Rs.4057 lakhs between figure shown in the Annual Accounts and the cost statements. The difference remains unexplained. The value of net block for the year 2005-06 shown in the cost statement is modified to reflect the value of net block shown in the Annual Accounts. While modifying the total figure, the difference of Rs.4057 lakhs is adjusted in all the activities in the proportion of opening net block of fixed assets.	As regards the difference in Capital employed, point No. I. (4) above may be referred.

(ii).	The JNPT has projected capital outlay for the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09 for acquisition of container handling equipment when the traffic projected for 2006-07 and 2008-09 is lower about 20 to 30%. The port has stated that this is proposed taking a long-term view and in the light of the capital employed on planning for capacities to a level of 30% above the projected traffic. The port has not furnished any document relating to approval accorded for acquisition of these additional equipments.	No specific comments furnished by JNPT.
(iii).	The capital outlay of Rs.50 lakhs in the year 2005-06 and 250 lakhs in the year 2006-07 towards ISPS has been allocated to the container handling activity. This investment appears to be essential requirement for all the vessels visiting the port and not exclusively for the JNP container terminal alone. Therefore, the investment of Rs.300 lakhs has been apportioned to container activity and marine activity on the basis of the respective operating income.	As regards expenditure on ISPS, it is not clear that how income can be the basis for apportioning the expenditure for Marine and container activities. Each private terminal is incurring expenditure for its internal security even though primarily the port is incurring for overall security.
(iv).	The JNPT has projected capital outlay of Rs.1500 lakhs each during the year 2007-08 and 2008-09 for rail track doubling. It is not proved by JNPT that the benefits arising out of doubling of rail track is restricted only to the containers handled at JNPCT. Since the rail track doubling is development of infrastructure, the envisaged capital outlay of Rs.3000 lakhs should be met from the Escrow Account. In view of this position, the proposed capital outlay of Rs.1500 lakhs each during the year 2007-08 and 2008-09 are not considered.	The projection of Rs 1500 Lakhs each for Rail Track doubling in 2007-08 and 2008-09 is for augmentation of additional rail tracks inside the port area. Since heavy capital expenditure planned will exceed the appropriations to Infrastructure Reserve, these expenditures may have to be considered separately.
(v).	The port has envisaged capital dredging project in the year 2008-09 for an amount of Rs.80000 lakhs. A copy of the Government sanction in this regard stated to have been enclosed with JNPT's letter dated 6 January 2006 is not found. Please furnish a copy of the Government sanction. The MBPT vide its letter No.FA/ACC/190-A/6096 dated 10 July 2006 has, <i>inter alia</i> , stated that it is participating in channel deepening project in association with JNPT and has committed an investment of Rs.10000 lakhs in this regard. Therefore, an amount of Rs.70000 lakhs only can be considered in the cost statement, after adjusting Rs.10000 lakhs committed by MBPT.	As regards the Capital dredging project, the financing pattern is still to be firmed up in consultation with the Ministry. On finalization, the contribution if any, from MbPT can be informed to TAMP.
(vi).	The JNPT has identified assets not directly related to business at Rs.668.42 lakhs which comprises the value of school building and hospital equipments. This identification has been done with reference to the opening value of net block of fixed assets relating to estate activity for the year 2005-06. The JNPT has not furnished the depreciated value of these assets for the years 2005-06 to 2008-09 explicitly. In the absence of the depreciated value of these assets, ROCE at risk free rate of 7.40%, in line	As already communicated, School buildings are primarily constructed for provision on educational facilities to our own employees and may have to be included in the category of business assets.

	with Clause 2.9.7. of the revised guidelines, is allowed on the opening value of Rs.668.42 lakhs. However, it is to be noted that the hospital building also needs to be included in the category business related assets. Therefore, an amount of Rs.10 crores on adhoc basis is considered as the value of hospital building and ROCE at risk free rate of 7.40% is allowed.																					
(vii).	The working capital estimate projected by the port is moderated in accordance with revised guidelines.	No specific comments furnished by JNPT.																				
III.	<p>Bulk Handling Activity <u>Operating expenses</u></p> <p>The operating expenses, other than depreciation, have been projected to continue at the level of over Rs.300 lakh per annum even after redeployment of staff to container handling activity. Further, the port has discontinued bulk terminal operations; it has handed over the berths to the BOT operator, and the port also has handed over all bulk storage facilities to BOT operator. That being so, there does not appear to be justification for the estimated expenditure for the years 2006-07 to 2008-09. However, the estimated expenses towards "employee remuneration" and "other general expenses" for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the escalation factor of 4.5% per annum taking the relevant estimated operating expenses for the year 2005-06 as base.</p>	<p>Even though the Bulk Terminal is handed over to BOT operator, the Bulk activity has been carried out in the Shallow Water Berth. All expenditure relating to the SWB is shown in Bulk Activity. However, it may be noted that, the income from Container handling at SWB is considered in container activity. Since both containers and Bulk cargo are handled in SWB and the share of each type of cargo is uncertain all expenditure on this are shown under Bulk activity. Total Employee remuneration including overtime, incentive etc., is increasing by about 15% p.a. therefore applying 4.5% escalation for employee remuneration is not correct.</p>																				
IV.	<p>Container Handling Activity <u>Operating expenses</u></p> <p>Projected expenses on "repairs & maintenance" and "consumption of material" show substantial increase for the years 2005-06 to 2008-09 over the actuals for the earlier two years. When the traffic is expected to decrease during the years 2006-07 to 2008-09, the increase in the projected expenditure does not appear to be justified. JNPT had not furnished workings for the projected expenditure. In the absence of the workings, the expenditure projection for the years 2005-06 to 2008-09 are moderated applying the relevant escalation factor for the year 2005-06 and for the period 2006-07 to 2008-09 taking the actuals for the year 2004-05 as base.</p>	<p>The increase in projected expenditure on Repairs and maintenance and consumption of material is on account of taking over of leased cranes. On taking over the cranes after completion of the lease period, there will be substantial increase in the repairs and maintenance of these cranes. Hence adoption of normal percentage of escalation over the actuals of 2004-05 may not be proper. JNPT has taken the following equipments on lease: Rail Mounted Quay Crane : 3 Nos. Rubber Tyred Gantry Crane : 6 Nos. Rail Mounted Gantry Crane : 2 Nos. These cranes were leased out in 1995 and 1997. On completion of lease period of 10 years, the cranes would be handed over to JNPT free of cost as per the terms of the agreement. The details of cranes taken over / to be taken over are as follows :</p> <table><tr><th>Cranes</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>RMQC-3</td><td>-</td><td>1</td><td>2</td><td>-</td></tr><tr><td>RTGC-6</td><td>3</td><td>-</td><td>3</td><td>-</td></tr><tr><td>RMGC-2</td><td>-</td><td>1</td><td>-</td><td>1</td></tr></table>	Cranes	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	RMQC-3	-	1	2	-	RTGC-6	3	-	3	-	RMGC-2	-	1	-	1
Cranes	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08																		
RMQC-3	-	1	2	-																		
RTGC-6	3	-	3	-																		
RMGC-2	-	1	-	1																		

(ii).	<p><u>Hire of equipment</u></p> <p>The JNPT has initially projected operating expenditure towards hire of equipment in the cost statements for container handling vide its letter dated 3 February 2006 at Rs.21.00 crores, 20.56 crores and 23.52 crores for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. Notably, these estimates were less as compared to the estimate of Rs.27 crores for the year 2005-06. Subsequently, the JNPT vide its letter No. JNP-FIN/06 dated 31 May 2006 has revised these estimates upwards with an increase of around Rs.8 crores per annum for the years 2006-07 to 2008-09 on the ground of the proposed hiring of higher capacity tractor trailers by JNPT in view of the reported statutory requirement that vehicles should carry weight according to its registered gross vehicle weight. In this context, please furnish/clarify the following points arising out in the context of its letters dated 3 February 2006 and 31 May 2006. The status of hiring of higher capacity tractor-trailers by JNPT may be furnished and the estimates may be updated. Pending receipt of requisite details from JNPT, the estimates furnished by JNPT in this regard vide its letter dated 3 February 2006 are considered.</p> <p><u>JNPT letter dated 3 February 2006</u></p> <p>(a). Workings for the earlier proposed hire charges of equipments estimated for the years 2006-07 to 2008-09 bringing out clearly the component of hire charges for tractor trailers built in the hire charges of equipments.</p> <p>(b). The reason for reduced level of estimates for the years 2006-07 and 2008-09 as compared to the actuals for the year 2004-05 and estimate for the year 2005-06.</p>	<p>No specific comments furnished by JNPT except furnishing a copy of offer from a private party regarding unit price of Tractor.</p>
	<p><u>JNPT letter dated 31 May 2006</u></p> <p>With reference to the cost sheet forwarded to us under cover of JNPT letter dated 31 May 2006, please clarify/furnish the following:</p> <p>(a). Documentary evidence towards capital cost of Rs.50 lakhs for one tractor-trailer.</p> <p>(b). Basis for the estimate of 5% 'repairs & maintenance' cost with reference to actuals for the existing tractor/ trailers.</p> <p>(c). The details for the estimated employee cost of Rs.3.32 lakhs reported to have been attached with the cost sheet are not found.</p> <p>(d). The JNPT has estimated cost of transportation of manpower for operation of each tractor trailer per annum. Please furnish the workings for the estimated amount of Rs.40,765/- per tractor trailer.</p>	<p>No specific comments furnished by JNPT.</p> <p>Documentary evidence towards capital cost of Tractor-Trailer is furnished.</p>

	<p>(e). Please furnish workings for the cost of transportation of manpower at site proposed at Rs.8,228/- per tractor trailer. In this context, the reason for proposing separate estimate (at 'e' & 'f' of the cost sheet) towards cost of transportation of manpower in 3 shifts for operation of each tractor trailer and cost of transportation of manpower (at site) may be furnished.</p>	No specific comments furnished.
	<p>(f). There appears to be mistake in the estimate of supervision cost (item 'h' of cost sheet).</p>	
	<p>(g). JNPT has considered in the cost sheet 105 tractor trailers to be hired per annum and each tractor trailer is estimated to handle 13200 TEUs per annum. That being so, the total TEUs to be handled by 105 Tractor Trailers works out to around 1.39 million TEUs per annum against the estimated traffic of 0.88 million TEUs, 0.87 million TEUs and 0.995 TEUs for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. Therefore, the estimated hire charges of equipments need to be justified with reference to the estimated traffic.</p>	
(iii).	<p><u>Employee remuneration</u> JNPT has projected around 25% increase for the year 2005-06 over the actuals for the year 2004-05 and 8% increase in the estimate for the year 2006-07 over the estimate for the year 2005-06 on the ground of redeployment of employees from bulk activity and normal increase in salaries. But, cost statement of bulk activity still shows estimated expenditure towards employee remuneration. The increase in employee remuneration estimated for container activity is not seen to be commensurate with decrease in the estimated expenditure in employee remuneration in the bulk activity for the year 2005-06 as compared to the actual for the year 2004-05 in absolute terms. The estimates for 2005-06 and estimates for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the relevant escalation factor taking the actuals for the year 2004-05 as base.</p>	No specific comments furnished.
(iv).	<p><u>Legal & Professional charges</u> The estimates for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying an escalation factor of 4.5% on the estimates for the year 2005-06.</p>	
(v).	<p><u>Depreciation</u> The depreciation relating to port railways, which were transferred to Indian railways for operation and maintenance, continues to be shown under container handling activity as confirmed by JNPT. The depreciation figure on railway assets is seen to be at a constant level of Rs.121.46 lakhs for the years 2002-03 to 2004-05. This figure of Rs.121.46 lakhs is excluded from the estimated depreciation for the years 2006-07 to 2008-09.</p>	<p>Railway Assets are transferred to Railways on a perpetual lease, retaining the ownership with JNPT. Operation and Maintenance is being done by Indian Railways. Since JNPT continues to be owner of the assets, depreciation charged is correct.</p>

(vi).	<p>Engineering Services</p> <p>The estimated expenditure for engineering services for the year 2005-06 is around 160% of the relevant actual expenditure for the year 2004-05. The reason for hike in the estimates for the year 2005-06 is stated to be on account of increased maintenance work and increase in employee remuneration. When there is already an element of cost towards "employee remuneration" in the cost statement, it is not clear why increase in employee remuneration is again accounted for in the cost of rendering engineering services. The statement made by the JNPT regarding increase in maintenance work does not adequately explain the reason for the estimated increase in cost of rendering engineering services. Therefore, the estimated expenditure for the year 2005-06 and for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the relevant escalation factor taking the actual for the year 2004-05 as base.</p>	<p>Engineering Service is a support activity, expenditure of which is reappropriated to the main activities. Therefore, employee remuneration of that activity is not directly shown in the main activity.</p>
(vii).	<p>PPD, Stores/PMC and others</p> <p>(a). The estimated expenditure for the year 2005-06 is around 6 times as compared to the actual expenditure for the year 2004-05. The estimate for the year 2005-06 and the estimate for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated taking into consideration the estimated container traffic and applying the relevant escalation factor taking the actual expenditure for the year 2004-05 as base.</p>	<p>Increase in PPD expenditure is mainly on account of repairs and maintenance to Roads, which is increased due to the increasing traffic in addition to the periodical maintenance.</p>
	<p>(b). The entire expenditure on this account is allocated by the port to container handling activity on the ground that the computer system is mainly for container activity. While this may be true, the expenditure of stores and the expenditure on other items will have to be allocated to all other activities also. Therefore, this item of estimated expenditure is allocated to all activities in proportion to the estimated operating expenditure of the respective activities.</p>	<p>As already explained above PMC expense separately shown in the cost statements is expenses directly related to container activity i.e. container planning & Billing. However, PMC expenses in management overheads are for Accounting, Pay Roll processing, internet, intranet, networking related expenses. Management overheads have already been allocated to different activities. Therefore, allocating the direct expenses of container activity to all other activities is not correct.</p>
(viii).	<p>A comparative position of capital employed projected for the years 2005-06 to 2008-09 in the container handling cost statement furnished by JNPT vide its letter dated 6 January 2006 and in the container handling cost statement furnished by JNPT vide its letter dated 3 February 2006 shows an increase of 3 crores, 5.38 crores and around 7.77 crores for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. Please list out the items of assets with value considered additionally in the cost statement furnished by JNPT under cover of its letter dated 3 February 2006.</p>	<p>As per our records the Capital employed for container activity in the cost statements furnished on 6.1.2006 and 3.2.2006 are same, which may be considered for the purpose of tariff computation.</p> <p>It is not understood that how the difference of Rs.3 crores, 5.38 crores and 7.77 crores has arisen for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. This may please be reviewed.</p>

V.	<u>Marine Activity</u>	
(i).	<u>Traffic</u> There are differences in the number of vessels and GRT of the vessels reported in the cost statement and furnished in the working sheet for income calculation. The statistics furnished in the working sheet are considered.	The relevant working of GRT & no. of vessels are furnished.
(ii).	<u>Operating Income</u> The position furnished in the working sheet is considered and the operating income reported in the cost statement is modified to align with the working sheet. The estimated operating income will be further subject to adjustments according to the prevailing exchange rate at the time of finalising the case.	Considering the prevailing exchange rate at the time of finalization of the case is not correct. It may be appropriate to consider the average rate for the past three years.
(iii).	<u>Operating cost</u> (a). The estimated expenditure towards water for the year 2005-06 is around 38% more than the actual for the year 2004-05. The estimates for the years 2005-06 to 2008-09 are moderated taking into consideration the percentage increase in the vessel traffic and the admissible escalation factor.	No specific comments furnished by JNPT.
	(b). With reference to the estimated expenditure for consumption of material, the reason for the estimate at higher level for the year 2005-06 as compared to the actuals for the previous two years and projections for the years 2006-07 to 2008-09 is not clear. The estimates for the years 2005-06 to 2008-09 are moderated applying the applicable escalation factor taking the actuals for the year 2004-05 as base.	No specific comments furnished by JNPT.
	(c). The estimated expenditure for 'repairs & maintenance' projected for the years 2007-08 and 2008-09 is moderated applying 4.5% escalation factor per annum taking the estimate for the year 2006-07 as base.	As already conveyed, the increase in repairs and maintenance expenditure & consumption of materials is on account of ageing of floating crafts.
	(d). The estimated expenditure towards hire of tugs/pilot launches/security for the year 2006-07 is around 23 times of the estimated expenditure for the year 2005-06. The estimates for the years 2007-08 and 2008-09 are also found to be on the higher side as compared to the actuals for the year 2003-04 and 2004-05. There is neither any substantial increase in the number of vessels to be handled nor reduction in the cost of operation of port crafts. The estimates for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the escalation factor of 4.5% per annum taking the estimate for the year 2005-06 as base.	Two nos. of additional Tugs and two nos. of additional Pilot launches have been taken on hire from 2006-07. Therefore, the expenditure is increased. Applying escalation is not correct.

	(e). The 'other general expenses' estimated for the year 2005-06 is around 195% of the actual expenditure for the year 2004-05. The estimates for the subsequent three years are also found to be on the higher side as compared to the actual for the year 2004-05. The estimates are moderated applying the applicable escalation factor.	No specific comments furnished.
VI. 1.	Estate Activity Operating Income JNPT has projected estimated income of rent from township at Rs.20.08 lakhs and Rs.21.08 lakhs for the years 2005-06 & 2006-07 respectively in the cost statement. However, the revised estimates (2005-06) and budget estimates (2006-07) show the income from the rent from quarters at Rs.95.08 lakhs each for the year 2005-06 and 2006-07. The estimates as furnished in the cost statement for the year 2005-06 and 2006-07 are considered. The JNPT may, however, clarify the position.	Difference on account of rent for township is on account intermixing of certain account head i.e. rent from building and rent from quarters. However there is no variation in total income under estate activity. We strongly feel that surplus from estate activity should not be used to cross subsidise any other activity as land is the most scarce and fixed resource. Any rental from the same should be used for development purpose only.
2.	Operating Expenses (i). Repairs & Maintenance expenditure has been projected to increase by 20% in the year 2005-06 and for the years 2007-08 and 2008-09. The projections of this item of expenditure are moderated applying an escalation factor of 6.5% for the year 2005-06 taking the actual repair & maintenance expenditure for the year 2004-05 as base. Likewise, the estimated expenditure for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying an escalation factor of 4.5% taking the moderated estimate for the year 2005-06 as base. (ii). The minor works expenses have been projected to increase around 10 times for the year 2005-06 over the actuals for the year 2004-05. The estimates for the subsequent years (2006-07 to 2008-09) are projected to increase by over 51% as compared to the estimate for the year 2005-06. If the estimate for the year 2005-06 is substantiated with actuals and the estimates for the years 2006-07 to 2008-09 are justified by JNPT, the figures furnished by JNPT will be accepted. Otherwise, average of the expenditure for the past three years (2003-04 to 2005-06) will be considered as projections for each of the year 2006-07 to 2008-09.	No specific comments furnished.
	(iii). The estimated employee remuneration for the year 2005-06 and for the period 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the applicable escalation factor taking the actual expenditure for the year 2004-05 as base.	

	(iv). The estimated expenditure towards plantation for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying 4.5% escalation factor per annum upon the estimated expenditure for the year 2005-06.	
3.	Estate related charges will not be reviewed, until JNPT files a proposal for review of estate related charges formulated in the light of the Land Policy guidelines announced by Government of India.	

11.2. The changes required in the draft Scale of Rates pointed out to JNPT vide our letter dated 2 August 2006 and the response of JNPT received vide its letter dated 11 September 2006 in this regard are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by JNPT
(i).	A note in Chapter 1.2 (General Terms and Conditions) stating that users will not be required to pay charges beyond a reasonable level attributable to the port will be incorporated in line with Clause 2.15 of the revised tariff guidelines.	Regarding applicability of charges beyond a reasonable level, it is proposed to consider the cases on its merits. The cases which are supported with justified documentary evidences may be considered in general viz nation wide transport strike affecting port operations, port / dock union strike, force majeure natural calamity etc. However, the same is incorporated against charges of various activities like note below Clause No.2.2A and 2.4.
(ii).	Sub-clauses (c) and (d) of Clause of 1.2 (i) may be modified in line with standard clause prescribed by this Authority.	Regarding levy of vessel related charges for the vessels converted from foreign to coastal / vice versa at berth, it is proposed to charge VRC in proportion to the volume of costal foreign cargo handled at berth during that particular voyage.
(iii).	With reference to Clause 1.2 (iii) (a) regarding conversion of dollar denominated tariff in Indian Rupees, the proposed Clause may be modified by selecting a specified bank in line with Clause 2.19.1 of the revised tariff guidelines.	At present JNPT is applying reference rates from Reserve Bank of India for the purpose of conversion of dollar denominated tariff in Indian Rupees.
(iv).	The proposed Note (vi) (b) in Sub-Section 1.2. of Section 1, regarding interest on delayed payments / refunds may be updated with reference to the prevailing PLR of State Bank of India.	Penal interest rate will be charged at 2% above PLR of State Bank of India. As the PLR is variable, a specific rate can not be mentioned in the Scale of Rates.
(v).	With reference to the proposed 3 slabs for the levy of pilotage cum towage, JNPT may furnish the revenue reduction for the years 2006-07 to 2008-09 separately due to rationalisation of the rate structure.	The estimated projection of ships are based on the existing pattern which can be accommodated within the draft available. It is observed that the number of ships of more than 30,000 GRT is not substantial, hence not consider at present. The scenario may change on completion of dredging and full operation of GTI.
(vi).	(a). The existing Note-1 to schedule-2.2 (A) includes shifting. The proposed Note-1 excludes the word "shifting". But no adjustment in the unit rate has been made. Note-3 to Schedule - 2.2. (A) (Schedule of Pilotage-cum-Towage fee) regarding shifting charges of vessel at the request of the users connotes the meaning that the proposed schedule of Pilotage-cum-Towage fee	Majority of the shifting in JNPT are for port convenience, which in any case shall continue to be free as per the existing Scale of Rates. Shifting at the request of users are of miniscule level and of complementary in nature. Therefore reduction of charges toward cost of shifting activity in the given schedule of pilotage is not required. It is further submitted that in any case the proposed fee for pilotage-cum towage is going

	includes one shifting charges of vessel at the request of the users. In terms of Clause 6.4. of the tariff guidelines, shifting at the request of the users does not form part of the composite fee. Cost element for shifting may be furnished and unit rate of the composite fee may be reduced correspondingly. If JNPT does not furnish the cost element for "shifting" activity, 10% of the proposed unit rate applicable for first slab of the schedule of the port dues will be reduced and the subsequent two slab rates will be modified accordingly.	to be reduced because of modification of GRT slabs / rate, hence further reduction due to exclusion of complimentary miniscule shifting will not be justifiable. Note No. 1 & 3 of Clause No.2.2 (A) of Scale of Rates may be reproduced as below: (1). The fee livable for pilotage-cum towage of vessels in and out of the port as shown in the schedule includes services of pilots / tugs / other crafts as may be required for one inward and one outward movement of the vessels. (3). Vessels requisitioning Pilot's services for shifting from one berth to another shall be charged 20% of the prescribed charges in addition to the rates prescribed for the schedule for each shifting.
	(b). The shifting charges may be proposed in three slabs as required in terms of Clause 6.10 of the revised tariff guidelines justified with cost details; and the proposed Note - 3 to Section 2.2. (A) may be deleted.	The shifting charges are fixed percentage of pilotage-cum-towage charges and the slabs indicated at 2.2(A) is used for shifting charges also.
(vii).	Notes 3 (iii) & (iv) below Clause 2.4 appear to be redundant as bulk / liquid cargo are not handled by JNPT and will be deleted.	<u>Cargo of Rice and Wheat</u> It is a fact that JNPT is not handling this cargo at present however, JNPT would like to continue with the provisions in the Scale of Rates, keeping in view as future possibility for handling this cargo at Shallow Water Berth. <u>Liquid Cargo</u> This cannot be deleted from the Scale of Rates as the liquid cargo is being handled by BPCL jetty and the royalty is based on the wharfage charges as per Scale of Rates. Hence the stated provisions are proposed to be retained.
(viii).	In Note 3 (x) below Clause 2.4, the word 'penal' may be added after the words 'attracting the' appearing in the first sentence of the said Note.	This may be reproduced as follows: "If the berth is not immediately required, the port at its discretion, may allow a vessel to occupy berth after completion of cargo operation till such time as declared by the port without attracting the penal berth hire. In this case normal berth hire charges will be levied.
(ix).	Likewise, Note - 4 to Schedule 2.2. (A) regarding shifting of vessels at the request of the users to Nhava Jetty, Mumbai Port limits, anchorage berth or anywhere within the JNPT limits may be prescribed in three slabs and justified with cost details. Consequently, the proposed Note - 4 may be deleted.	Same as indicated at (vi) (b) above.
(x).	A conditionality stating that no berth hire charges shall be payable for the period when a vessel is compelled to idle at berth due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to JNPT is not incorporated in the Scale of Rates as agreed by JNPT.	Considering the stated consequences (breakdown of port equipments, power failure etc.) as general operational hindrance, it is proposed to continue to levy only normal berth hire charges in such situations. Penal berth hire charges may not be levied in the above circumstances. In this regard it is further submitted that as long as

		a berth is occupied by the vessel berth hire charges shall continue to be levied. If the idling of berth on port convenience for which no shifting charges will be levied and port may bring another vessel which can work without port equipment.
(xi).	<p>(a). This Authority vide Order dated 11 August 2003 approved application of existing berth hire charges prescribed in schedule no 2.3 for shallow draught berth / port craft berth / port craft jetty subject to a minimum of 20% discount in the applicable rates on the undertaking given by the JNPT to furnish relevant cost details in the next revision of tariff. With reference to our query regarding berth hire charges leviable for shallow and port craft berths as well as port craft jetty, JNPT has stated that separate cost details for shallow berth, other than capital cost, are not available and proposed to continue the existing ad hoc arrangement.</p> <p>The JNPT is requested to propose berth hire charges for shallow & port craft berths as well as port craft jetty based on cost details in the absence of which this Authority may have to review the continuance of the existing adhoc arrangement.</p>	The fixation of tariff regarding charges applicable for the vessels / cargo handled at Shallow Water Berth may be considered separately and till the time present arrangement may please be permitted.
	(b). The JNPT has proposed same rates for berth hire charges for container berth, bulk berth, multipurpose berth and landing jetty. Please clarify whether the facilities provided and the productivity levels in these berths are same.	As bulk berth / multipurpose berth have ceased to exist hence these may be deleted from Scale of Rates.
(xii).	In terms of Clause 2.1.5 of the revised tariff guidelines, the JNPT agreed to incorporate a conditionality in its draft Scale of Rates stating that no storage charges shall be payable when the container is not delivered by the port for reasons attributable to JNPT. No such conditionality has been proposed by the JNPT in its draft Scale of Rates.	As port is facilitating delivery of container round the clock through out the year. It is proposed not to incorporate any condition regarding applicability of dwell / storage charges on container lying in yard.
(xiii).	Note (1) below Clause 5.1.1. (Wharfage schedule) will be deleted as note below Clause 3.3.1. prescribes that the box rates for handling of containers include wharfage on containerised cargo.	Agreed, it may covered under 3.3.1 of Scale of Rates.
(xiv).	Note (2) below Clause 5.1.1. will be modified in line with Clause 4.2.3. of the revised tariff guidelines.	<p>This may be reproduced as below:</p> <p>For any cargo under "unspecified" category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.</p>
(xv).	The cost statement for bulk activity furnished by JNPT does not envisage handling of cement. Therefore, the existing tariff item No.21 in the wharfage schedule 5.1.1. and the volume discount scheme for handling cement prescribed in schedule 5.1.2. will be deleted.	The cement cargo is being handled at Shallow Water Berth hence, the existing tariff item No.21 at clause 5.1.1 and volume discount scheme for handling cement in schedule 5.1.2 will remain as part of Scale of Rates.

(xvi).	Note (3) below Clause 5.3. will be modified, to the extent relating to prescription of free period, in line with Clause 5.8.1 of the revised tariff guidelines.	As port is facilitating delivery of cargo round the clock through out the year, it is proposed not to incorporate any condition regarding applicability of dwell / storage charges on containers lying in yard.
(xvii).	This Authority approved vide Order dated 11 August 2003 sliding volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port / Tuticorin Port and JNPT. Since the proposed draft Scale of Rates does not include this provision, it will be reinstated.	It may be reinstated.
(xviii).	Likewise, the provision for providing parking space for mobile harbour cranes away from berths, free of cost to port customers, approved by this Authority vide Order dated 11 August 2003 is found to have been omitted by JNPT in the draft Scale of Rates. This provision will be reinstated.	Regarding provision for providing free parking space for mobile harbour cranes away from berths, it is proposed that the cranes brought for the purpose of Port's use with Port's permission, shall only be granted with free parking space within the Port. Other than this category, all types of crane parking spaces will be chargeable as per Scale of Rates of leasing open area.
(xix).	Since the storage sheds at the bulk terminal have been handed over to the BOT operator as stated by the JNPT Clause 5.5 (storage charges in covered sheds at the bulk terminal) and all the Notes thereunder will be deleted.	Since the covered sheds are not available the deletion of Clause is agreed to.
(xx).	(a). In Chapter – VI of the draft Scale of Rates JNPT has proposed a general note that the existing tariff will be applicable for BPCL till it approaches TAMP for fixation of tariff. It may be noted that the proposed note is not in line with tariff setting arrangement envisaged in the statute and, therefore, will be deleted. (b). There does not appear to be any necessity to include Clause 6.1 (wharfage charges on liquid cargo) and the notes in JNPT Scale of Rates when berth is being operated by BPCL.	The same shall not be deleted as the royalty from BPCL is based on these wharfage charges as per Scale of Rates.
(xxi).	Rates for coastal cargo may be prescribed in Clauses 7.1 to 7.4 (charges on motor vehicles or any other equipments passing through the port) in line with Clause 4.3 of the revised tariff guidelines.	The proposed Scale of Rates in respect of motor vehicles may be accepted as it is based on the present Scale of Rates. The order of TAMP dated 7 January 2005 regarding reduction of rates in coastal cargo does not specify the motor vehicles under the definition of cargo. In case it is intended to include vehicles also under cargo, then the provision can be incorporated.
(xxii).	The JNPT has proposed modifications in the description of item relating to Licence Fee (Chapter – IX) for open space outside port area for construction and any other purpose. Likewise, it has proposed modifications to the existing notes governing the estate rentals. The port is required to review its estate rentals in the light of the revised Land Policy Guidelines announced by the Government of India. Since the port has agreed to file a proposal for review of estate related charges in the light of the revised tariff guidelines, the proposed modifications	Since the existing estate related charges are to be reviewed in line with the revised land policy guideline issued by Ministry of Shipping (Ports Wing) G.O.I. vide letter No.PT-17011/55/87-PT dated 24 February 2004, process has already been initiated for revising the estate related tariff. After obtaining the approval of the Board of the same will be submitted to TAMP for approval.

	in the draft Scale of Rates will be taken up along with its proposal (to be) filed by the port in this regard. Meanwhile, a general note may be proposed to be incorporated in the Scale of Rates stating that the existing conditionalities / notes governing the estate related charges shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy Guidelines announced by the Government in February – March 2004.	
(xxiii).	The proposal of JNPT to levy electricity charges for electricity energy consumed by occupants of JNPT facilities includes 5% overheads on the electricity bill amount. In this context, please clarify whether clearance of Maharashtra Electricity Regulatory Commission is required to levy such overheads.	Regarding the above point, the matter has been referred to the concerned authority for clarification regarding the requirement of approval. On receipt the same, the same may be communicated to TAMP.

12.1. The JNPT attended the hearing held on 29 August 2006 and reiterated the points made in its written submission dated 25 August 2006.

12.2. As decided at the hearing, the JNPT was requested to intimate the treatment given to the income arising out of penalty for shortfall in minimum guaranteed throughput (MGT) by the Income Tax Department in the income assessment of the JNPT vide our letter dated 30 August 2006. The JNPT vide its letter dated 11 September 2006 has conveyed the following position:5

- (i). The income arising out of penalty for shortfall in MGT is added in computation of income for the purpose of assessment by Income Tax Department.
- (ii). Deduction is also allowed in the year of actual write off, if for any reason, it is not possible to recover this amount.
- (iii). The write off, if any, may take place subsequently to the year in which it was offered as income and, therefore, may spill over from one tariff revision period to another tariff revision period. It will be prudent to keep this income out of the purview of tariff fixation for the present.
- (iv). The matter has been referred for joint arbitration and the award may itself take about 3 to 4 years.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

14. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). As has been explained earlier, the Scale of Rates of JNPT was last reviewed by this Authority in September 2002 based on the proposal filed by the port. Since the revenue position for port as a whole was in surplus, no upward revision in tariff was allowed. The next general review of the Scale of Rates of JNPT fell due in September 2004 following a two year validity cycle of the tariff as per the (then) existing tariff guidelines. Since JNPT did not take any action on the advice given in the earlier Order of September 2002 to reduce the vessel related charges, a *suo motu* Order was passed on 10 August 2004 reducing the ceiling rates of all vessel related charges prescribed in the Scale of Rates of JNPT and, inter alia, the validity of the existing Scale of Rates (other than vessel related charges) of JNPT was extended till 31 March 2005. At the request of the JNPT, the port

was granted time till 31 July 2005 to file its comprehensive tariff proposal. In this backdrop, the JNPT has filed its proposal dated 9 August 2005 for general revision of its Scale of Rates.

- (ii) (a). During the last review of the Scale of Rates of JNPT in September 2002, the estimated cost position for the years 2002-03 and 2003-04 was relied upon. The JNPT has operated its facilities during the years 2002-03 and 2003-04 at the tariff level approved in September 2002. The JNPT continued to operate its facilities also for the years 2004-05 and 2005-06 based on the tariff fixation in September 2002 subject to the subsequent ad-hoc reduction in vessel related charges and coastal concessions introduced.

Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In spite of repeated request by us to JNPT to furnish an analysis of variation for the years 2002-03 to 2004-05 in actual and physical performance with reference to the projections relied upon by us for the fixation of tariff in September 2002, the port has not furnished such an analysis on the ground that no tariff revision was approved in September 2002. The JNPT has even gone to the extent of describing such an analysis as postmortem and unproductive exercise. The port is not even willing to furnish the relevant information in the prescribed formats for the year 2002-03. It has objected to application of tariff guidelines approved in 2005 retrospectively from 2002-03. The argument that no tariff increase was given in the last occasion and, therefore, the past performance need not be analysed is totally misplaced. No tariff increase was given on the last occasion since there was no merit in granting the proposed hike. But, that decision was reached after careful analysis of the cost position reported by JNPT. Incidentally, the JNPT did not come up with any proposal to reduce the tariff in the surplus making vessel related activity which forced this Authority to *suo motu* reduce the VRCs by 10% in 2004 on an ad hoc basis. It is noteworthy that the reduction effected was not to the full extent of the revenue surplus in the concerned activity. This Authority in its relevant Order dated 4 May 2004 (para 7) categorically indicated that the actual financial position for the past two years and the estimated position for the next two years would be scrutinised as a part of the next tariff review exercise; and, based on this position further adjustment in tariff of JNPT would be decided. It is, therefore, necessary to analyse the past performance. It may be recalled that analysis of past performance was carried out in the tariff case of NSICT decided in 2005 and JNPT has also supported the review in that case. Significant increase in container and vessel traffic has also been witnessed at JNPT. There is no reason why such analysis should not be made in the case of JNPT when it was done in case of the private terminal of NSICT. Incidentally CSLA supports this view.

There is no question of any retrospective application of revised tariff guidelines of 2005 since the exercise in hand is for fixing tariff on prospective basis for the next three years. The tariff guidelines of 2005 require an analysis of past in such exercise. It is noteworthy that the NSICT case was also decided following this approach. Analysis of past performance was done in all the recently decided tariff cases of major port trusts and private terminals operating thereat in line with Clause 2.13 of the revised tariff guidelines.

- (b). (i). As stated earlier, the JNPT did not furnish relevant information for the year 2002-03. We relied upon the relevant information for the year 2002-03 available in the Annual Accounts of the JNPT for the year 2002-03. The operating income, operating expenses and allocated management overheads have been adopted as per the annual accounts for the year 2002-03.

- (ii). The financial and miscellaneous income as revealed in the annual accounts has been considered except interest income on general fund investments and interest income on staff advances. Likewise, the finance and miscellaneous expenditure as revealed by the annual accounts has been considered except interest on loans and provision for loss on sale of assets.
 - (iii). All the admissible elements of current assets and the current liabilities as revealed in the annual accounts for the year 2002-03 have been considered for the purpose of capital employed.
 - (c). (i). The JNPT has furnished cost / income statement for the years 2003-04 and 2004-05. The operating income as shown by the port in the cost statement agrees with the corresponding figures in the annual accounts of the JNPT for the respective 2 years. However, it is seen that the port has not considered the Royalty / Revenue Share received by it as Landlord Port from the BOT operators. It is to be noted that operation and maintenance of a separate escrow account for Royalty/ Revenue Share receipts for meeting the infrastructure development expenditure of the port came into force only from the financial year 2005-06 as per the revised tariff guidelines notified on 31 March 2005. Prior to this, royalty / revenue share was a recurring income to be considered for tariff determination. Accordingly, the actual royalty / revenue share / other charges received by JNPT including upfront premium from BOT contracts has been considered in the cost / financial statement as disclosed in the Annual Accounts.
 - (ii). The actual operating expenses and allocated management over heads for the year 2003-04 and 2004-05, furnished by the JNPT are in accordance with the Annual Accounts for the respective two years.
 - (iii). JNPT has not considered the income on account of penalty for shortfall in minimum guaranteed throughput in the cost statement for the year 2003-04 and 2004-05 on the ground that such income may have to be written off if not actually realized; and, such write off may spill over to the next tariff cycle. As pointed out by this Authority in its Order of September 2002, this income is in lieu of the wharfage income, which would have been earned by JNPT if MGT obligation had been fulfilled. Therefore, this item of income has to be considered in the cost statements. The important point to note here is that the income on account of penalty for shortfall in minimum guaranteed throughput is included by JNPT for the purpose of its Income Tax assessment by the appropriate authorities. That being so, it may not be correct to exclude such income for tariff review / fixation purpose. An income which accrues in a definite manner cannot be ignored merely because the port could not recover it, for whatever reason. It is noteworthy that the port has not reported about its decision to waive minimum guaranteed throughput conditions in the relevant contracts in terms of the (then) Ministry of Shipping's guidelines issued vide its letter No. PT-17011/58/2001, dated 17 July 2001.
- Income on account of penalty for shortfall in throughput, profit on sale of assets, income from auction sale, income realized from sale of unserviceable material, income from launch passes, income from guest house, income from gas agency and sundry income have also been considered alongwith the Financial & Miscellaneous Income reported by the port for the year 2003-04 and 2004-05.
- (iv). Apart from the financial and miscellaneous expenditure reported by the port, gas agency expenses, Bank charges, expenditure on hire of launches, guest house expenditure are allowed. JNPT has raised an issue that while profit on sale of assets is considered for the purpose of

this analysis, provision for loss on assets in the year 2002-03 has not been considered. Since the provision for loss on sale of assets created by the port in the year 2002-03 does not represent actual cash outflow, it cannot be considered. It is relevant here to mention that the loss on sale of assets as disclosed in the annual accounts for the year 2003-04 has been considered for the purpose of this analysis.

- (v). The JNPT has reported the capital employed figure of Rs.921.91 Crores for the year 2003-04 as against the estimate of Rs.966.30 crores and the position reported by the port is considered in this analysis. With respect to the year 2004-05, the capital employed level of Rs.854.70 Crores reported by the port is considered.
- (vi). With reference to the year 2005-06, the actual operating income and expenditure as reported by the port is considered for the purpose of this analysis.

Similar approach as adopted for the years 2002-03 and 2004-05 is followed in respect of Finance and Miscellaneous income and expenditure. It is observed from the actuals for the year 2005-06 furnished by JNPT that the port has suffered loss on sale of assets. But, this loss has not been considered by the port in the cost statement which, however, recognised in this analysis.

Capital outlay of Rs.50 lakhs towards implementation of the requirements of the International Ship and Port facility Security (ISPS) code adopted by IMO for the year 2005-06, has been fully allocated to the container handling activity. This investment appears to be essential requirement in respect of all vessels visiting the port and not exclusively for the container terminal. Incidentally, the port has also stated that the terminal operators implement the code in their terminals and the port trust is incurring this expenditure for the overall security of the port. Apart from this, the port must be incurring this expenditure for implementing ISPS code at its container terminal. Therefore, the amount of Rs.50 lakhs is allocated to container handling activity and marine activity in the ratio of respective operating income. Same treatment is given to the proposed investment of Rs.250 lakhs on ISPS code implementation in the year 2006-07.

Except expressing its reservations on the basis adopted for apportionment the JNPT has not suggested any alternative formula. No change in the apportionment formula applied is, therefore, made.

JNPT has identified assets not directly related to business at Rs.668.42 lakhs which comprises the value of school building and hospital equipments. This identification has been done with reference to the opening value of net block of fixed assets relating to estate activity for the year 2005-06. Subsequently, the port suggested to include the school buildings in the category of business assets since the school buildings are for port's employees. Clause 2.9.7 of the revised guidelines categorise such assets under Business-related assets which are eligible for return at the risk free rate. ROCE at risk free rate of 7.40%, in line with Clause 2.9.7 of the revised tariff guidelines is allowed on the opening value of Rs.668.42 lakhs, since JNPT has not furnished the depreciated value of these assets for the year 2005-06.

While the JNPT has classified hospital equipments as assets not directly related to business, the value of assets of hospital building not directly related to business is not included under this category. The hospital building should also be categorised as business related assets. The JNPT has not furnished the requisite details, despite a specific request

made. Therefore, an amount of Rs.10 Crores, on adhoc basis, as communicated to JNPT when it was given an opportunity to comment on the changes proposed to be effected by us in the cost statement, is taken as the value of hospital building and ROCE at risk free rate of 7.40% is allowed for the years 2005-06 onwards.

JNPT has reported the actual capital employed for the year 2005-06 as Rs.828.28 crores which is taken without any modification.

The analysis shows that JNPT have earned a total net additional surplus of Rs.561.73 crores (after ROCE) during the period from 2002-03 to 2005-06.

It is relevant to mention here that a net surplus of 609.64 crores after ROCE was communicated to JNPT vide our letter dated 2 August 2006. This difference arises mainly due to review made here is based on the analysis of past physical and financial the actuals for the year 2005-06 furnished subsequently by JNPT whereas the earlier analysis was based on the estimates for the year 2005-06.

50% of the additional surplus of Rs.561.73 crores is required to be adjusted / set off while fixing tariff of JNPT for the current cycle (2006-2008) as stipulated in Clause 2.13 of the revised tariff guidelines. Accordingly, an amount of Rs.280.86 crores is set off in the cost statements for all the activities in proportion to the respective operating income of each activity for the years 2006-07 to 2008-09.

- (iii). As stated earlier, JNPT has approached the Government with a request to review the earlier decision of the government relating to revised guidelines for tariff fixation and treat the vessel related income leviable on the vessels calling at BOT berths at par with royalty/revenue share receivable from the BOT operators insofar its treatment in tariff setting exercise with reference to port's tariff proposal filed before this Authority. JNPT vide its letter dated 3 February 2006 has also requested this Authority to await government's decision before taking any decision on the treatment of vessel related charges.

Considering the position that the final decision of the government in this regard is yet to be conveyed to this Authority and bearing in mind that the tariff proposal in hand has been filed by JNPT in August 2005 before this Authority, there is no reason for deferring this case indefinitely. The tariff proposal is analysed as per the prevailing tariff guidelines. If and when the Government announces any revised policy, it is open for JNPT to seek a tariff review.

- (iv). (a). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. The tariff proposal initially filed by the JNPT in August 2005 contained projections for 2 years (2006-07 and 2007-08) apart from estimates for the year 2005-06. The port at our instance has filed revised cost statements for the years 2006-07 to 2008-09 and the actuals for the years 2005-06.. The revised cost statements are considered for the purpose of this analysis.
- (b). There appears to be some reluctance on the part of JNPT to furnish relevant information necessary for an objective analysis of the proposal by this Authority. When the private terminals operating container terminals at the major ports are able to furnish detailed information for the estimated traffic mix, the inability of the JNPT to furnish such basic information is not understood. Since the JNPT has not furnished detailed working for income estimation, this Authority is constrained to rely on the estimates as furnished by the port. It is surprising to note that the port does not have records of assets which are identifiable with port's each main activity.

- (v) (a). The JNPT initially projected the container traffic for the year 2005-06 at 12.50 lakh TEUs in its proposal filed in August 2005. The port has subsequently modified this estimate to 12.46 lakh TEUs as projected in its revised estimates for the year 2005-06. The MANSA has given a projection of container traffic for the port as whole for the year 2005-06 at 30.28 lakhs TEUs against the estimation of JNPT at 25.46 lakh TEUs. The JNPT has, however, handled the actual traffic of 13.39 lakh TEUs during the year 2005-06.
- (b). The estimated container traffic projections for the year 2006-07, 2007-08 and 2008-09 are 8.884 lakh TEUs, 8.700 lakh TEUs and 9.950 lakh TEUs respectively which are discussed below:
- (i). The budget estimate (2006-07) approved by the Board of Trustees indicates an estimated traffic of 9 lakh TEUs. This estimate has been scaled down by 11600 TEUs by the port to give effect to the increase in traffic estimates of GTIPL for the year 2006-07.
- (ii). Likewise, the JNPT has scaled down its initial estimated traffic of 10 lakh TEUs for the year 2007-08 to 8.70 lakh TEUs and from 11 lakh TEUs for the year 2008-09 to 9.95 lakh TEUs giving effect to the anticipated increase in container traffic at GTIPL. The container traffic projections for the years 2006-07 to 2008-09 are about 65% to 75% of the actual traffic handled by JNPT for the year 2005-06.
- (c). The MANSA has doubts on the validity of the container traffic projections made by JNPT. The BCCI also seems to suggest that the container traffic projections made by the port are on the lower side. The CSLA is of the view that the traffic projections of JNPT are conservative. Significantly, the documents attached to the proposal reveal that there was a view in the Board of Trustees that the traffic projections made by the JNPT are very low and required a review. The Board of Trustees of JNPT have, however, collectively resolved not to review the traffic projections.
- In spite of our request to the JNPT, the port did not furnish details of the traffic projections made in the Five Year Plan/Annual Plan and projections made at the time of inviting bids for the 3rd container terminal. While JNPT has factored in the impact of the expected increase in GTIPL traffic, it has not furnished the relevant report to substantiate the traffic decline estimated with the commissioning of GTIPL. However, and notably, the JNPT has stated that the decline in traffic is only temporary and anticipates increase in traffic in the years to come. With the presumption that the Board of Trustees of JNPT may have done detailed analysis in support of the traffic projections considered by them, the projections furnished by JNPT are relied upon for the purpose of this analysis. However, if any additional surplus is found to have accrued to JNPT due to variation of actual performance in traffic, such undue advantage accrued to JNPT will be set off fully in the next review. In view of the general economic growth of the country and, therefore, the trend of growth in container trade, adjustment arising in the context of traffic variation will not be considered in terms of clause 2.13 of the revised tariff guidelines but the entire benefit accrued as a consequence will be set off.
- (d). The estimated vehicle traffic at 27113 for the year 2006-07 which is in line with the budget estimate of 2006-07 is considered in this analysis. The port has not estimated vehicle traffic for the subsequent two years.
- (e). Liquid traffic has been projected by JNPT for the years 2006-07 to 2008-09. Since the liquid traffic is handled by Bharat Petroleum Corporation Ltd. (BPCL), as confirmed by JNPT, the estimated liquid traffic is found to be relevant only for the purpose of calculating royalty / revenue share income receivable by JNPT.

- (f). The estimated traffic of general cargo for the year 2006-07 is in line with the port's budget estimate for the year 2006-07. However, there is reduction in the estimated traffic of general cargo for the year 2007-08 and substantial reduction for the year 2008-09. The reductions in the estimated traffic of general cargo remains unexplained. The estimates furnished by the JNPT are relied upon in the absence of any other details.
- (vi). (a). The JNPT receives royalty / revenue share from the private terminal operators. Creation of a separate escrow account for revenue share/royalty receipts is mandated by the government policy as contained in clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines. JNPT has agreed to create and maintain a separate such account for the said purpose of infrastructure development. The revised tariff guidelines prescribe setting aside a minimum of 50% of royalty/revenue share to the escrow account for the stated purposes. Revenue share/royalty receivable should be first applied to meet cost of surplus labour. Stating that JNPT has no surplus labour, the entire 100% of the revenue share/royalty is proposed to be credited to the escrow account (to be) created by the port to meet the infrastructure development expenses. Since the relevant tariff guideline does not prescribe the maximum limit of royalty/revenue share for the purpose of allocation to escrow account and relying on the position reported by JNPT about the requirement of funds for infrastructure projects to be commenced in near future, transfer of the entire royalty/revenue share to the escrow account is permitted.

Considering the actual royalty/revenue share for the year 2005-06 and the estimates furnished by JNPT on this account for the year 2006-07, 2007-08 and 2008-09, a total sum of around Rs.826.00 Crores would accrue into the escrow account of JNPT. The JNPT should utilize the accruals in the escrow account in the manner prescribed in the revised tariff guidelines and furnish the details of the transaction in the escrow account maintained by it during the next general review of its Scale of Rates.

- (b). The main concern expressed by the JNPT is with regard to meeting the capital expenditure in respect of envisaged infrastructure projects by the port.

JNPT has estimated a sum of Rs.746.28 crores as accumulation in the escrow account on account of royalty / revenue share received / receivable from the private terminals operating at JNPT for the years 2005-06 to 2008-09. It has to be noted here that the estimated revenue share receivable from GTIPL during the years 2006-07 to 2008-09 furnished by JNPT may have been based on the tariff levied by GTIPL at the (then) existing level of tariff at JNPT. Since this Authority has disposed of the tariff proposal filed by GTIPL approving an increase of 18% over the tariff of JNPT for container related charges, the estimates furnished by JNPT on account of revenue share receivable from GTIPL for the years 2006-07 to 2008-09 are updated to give effect to the impact of additional revenue share receivable by the JNPT on account of the increase in tariff at GTIPL. GTIPL maintains its annual accounts on calendar year basis. JNPT has estimated the revenue share on financial year basis. While updating the revenue share receivable from GTIPL, the revenue share receivable by JNPT from GTIPL is adjusted to align with the financial years. Since the tariff of GTIPL will be valid up to 31 December 2008, the revenue share payable by GTIPL to JNPT is considered for a truncated period of 9 months for the financial year 2008-09. The estimate so revised indicates that a total amount of around Rs.826 Crores would accrue to the escrow account during the period up to 2008-09 as against the initial estimate of around Rs.746.28 Crores made by JNPT.

With reference to the anticipated withdrawals from escrow account for meeting the infrastructure expenditure, JNPT has been frequently modifying the figures. Initially, by its letter dated 6 January 2006, JNPT projected the estimated infrastructure expenditure of Rs.1300 Crores to be spent during the 4 year period of 2005-06 to 2008-09, out of the total estimated amount of Rs.1600 Crores.

Subsequently, by its letter dated 3 February 2006, JNPT has modified the said estimated expenditure to Rs.2014 Crores out of which it envisaged to spend Rs.1739 Crores during the period upto 2008-09. Recently, the JNPT vide its letter dated 25 August 2006 has furnished yearwise capital expenditure according to which it envisages to spend Rs.1514 Crores during the period upto 2008-09. In any case, considering the modified estimated inflow to the escrow account at Rs.826 Crores, there will be still a shortfall of Rs.688 Crores if expenditure estimate of Rs.1514 Crores is considered. It is noteworthy that escrow account is one of the sources identified for financing the infrastructure projects. When the projects are financed from other sources, return will be admissible, on commissioning of the assets.

The JNPT has been allowed to retain 50% of the additional surplus (Rs. 280.86 Crores) earned by it during the period 2002-03 to 2005-06 which will be available with JNPT to fund its capital expenditure.

- (vii). Despite several requests made for detailed workings for computation of estimated operating income, the JNPT did not furnish any such working on grounds that it would be possible only if their entire accounting and computer systems are revamped; and, there is lack of adequate man power. It has, however, furnished a working for the estimated vessel related income for the years 2006-07 to 2008-09. Subject to the adjustments required in the estimated vessel related income as explained in the succeeding paragraph, the operating income in respect of all its activities as estimated by the JNPT is relied upon for the purpose of this analysis. At the time of the next review, if it is found that the actual estimated income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be fully set off against the next tariff revision.
- (viii). In computation of vessel related income, the JNPT has adopted the exchange rate of Rs.43 per US dollar for the year 2006-07 to 2008-09. The conversion of dollar denominated tariff in Indian rupees for the purpose of estimation of operating income depends on the prevailing exchange rate at the time of finalisation of the tariff case. On being pointed out about this to JNPT, the JNPT has sought to argue that exchange rate was volatile in the recent past and it is likely to fluctuate in future and requested to consider the average exchange rate for the past 3 years. It is noteworthy that JNPT realises dollar denominated tariff items at the prevailing exchange rate and not based on the 3 year average rate.

This Authority follows a uniform method of considering the exchange rate prevailing at the time of finalisation of tariff cases for conversion of dollar denominated rates in Indian Rupee for estimation purpose. Significantly, this method was followed in the last tariff review exercise relating to the JNPT. The JNPT has not brought out any extraordinary circumstances warranting deviation from the method adopted by this Authority. The estimates of vessel related income furnished by JNPT is updated based on the prevailing exchange rate of Rs.46.10 per US dollar.

- (ix). (a). JNPT has projected estimated income of rent from township at 21.08 lakhs for the year 2006-07. However, the BE (2006-07) show the income from the rent from quarters at Rs.95.08 lakhs for the year 2006-07. JNPT has pointed out the inter-mixing of account head between rent from building and rent from quarters; and, that there is no variation in total income under estate activity. It is noteworthy that there is only marginal difference around 1.5% between the budgeted income for the year 2005-06 on account of estimates and actuals. The estimated rent from township for the subsequent two years, 2007-08 and 2008-09 are escalated applying 5% escalation per annum over the respective previous years.
- (b). In the cost statement for estate activity furnished by JNPT in February 2006, the port estimated land rent from GTIPL from the year 2004-05 including for the years 2006-07 to 2008-09. In the cost statement for relevant activity furnished subsequently by JNPT in May 2006 the port has maintained the estimates of land from GTIPL without any change.

While processing the tariff case of the GTIPL, it was reported to us that the JNPT had allotted additional land to GTIPL for gate complex in February 2006. A sum of Rs.278.95 lakhs, 290.53 lakhs and 410.06 lakhs for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09, respectively towards land rent payable by GTIPL to JNPT on account of allotment of additional land was considered in the tariff case of GTIPL recently decided. This additional land rent from GTIPL receivable by JNPT is recognised under the estate income.

- (x). (a). According to the revised tariff guidelines, coastal cargo/container/vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/container/vessel related charges. The JNPT has proposed concessional tariff for coastal vessels in line with the revised tariff guidelines.
- (b). With reference to the concessional rate for coastal containers, the JNPT has considered the exchange rate of Rs.48.54 per US dollar wherever the container related charges are denominated in US dollars. The rates for coastal containers are prescribed at 60% of dollar denominated rates applying the exchange rate of Rs.46.10 wherever the present tariff is found to be not in line with the coastal concessional policy.
- (c). In respect of coastal cargo the JNPT has proposed concessional tariff not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo in line with revised tariff guidelines.
- (xi). For the reasons stated earlier, certain items of income not considered by the JNPT under Finance & Miscellaneous income for the year 2006-07 have been considered based on the Budget Estimate (2006-07). The Finance & Miscellaneous income for the subsequent two years are maintained at the level estimated by JNPT in the BE (2006-07).
- (xii). (a). Likewise, and for the reasons stated earlier, certain items of expenditure not considered by JNPT under Finance and Miscellaneous expenditure are considered for the year 2006-07 as per the estimates contained in BE (2006-07) and the estimates for the subsequent two years are maintained at the level estimated for the year 2006-07.
- (b). The observation made by JNPT regarding consideration of actual figures for some expenses and budget figures for some other expenses appears to be relating to moderation of the estimated expenditure done by us. Initially, JNPT furnished actuals upto the year 2004-05 and budget figure for the year 2005-06. It is true that the moderation of expenditure estimates conveyed to JNPT by our letter dated 2 August 2006 was based on actuals for the year 2004-05 for some expenses and was based budget figure for the year 2005-06 for some other expenses. However, the moderation of estimated expenditure has been reviewed based on the actuals for the year 2005-06 subsequently furnished by JNPT vide its letter dated 11 September 2006.
- (xiii). JNPT has argued against moderation of estimated expenditure. But, Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of whole sale price index (WPI) for all commodities. Accordingly, the escalation factor of 4.5% applicable for the year 2005-06 is considered for moderating the expenditure projections in the cost statements wherever required for the subsequent three years based on the actuals for the year 2005-06. While doing so, no adjustment for the declining traffic projected is made.
- (xiv). (a). Container handling activity:
The expenses projected for "consumption of material" and "repairs and maintenance" show substantial increase for the years 2006-07 to 2008-09 as

compared to the actuals for the year 2005-06 and 2004-05. When the traffic is expected to decrease during the years 2006-07 to 2008-09 the increase in estimate does not appear to be justified. Apart from explaining that these expenses are dependent on the age and use of machines and not on wholesale price index alone, the JNPT has sought to argue that on taking over of the leased cranes, after completion of the lease period, from 2004-05 to 2007-08, there will be substantial increase in the expenses relating to "repairs and maintenance" and "consumption of material". It is relevant here to mention that the JNPT has taken over 3 RTGs in the year 2004-05. The actual expenses on "consumption of material" and "repairs and maintenance" for 2004-05, when the 3 RTGs reverted back to the port on expiry of the lease period, are found to be less than the relevant actual expenditure for the year 2003-04. In view of this position, there is no reason to presume that taking over of 3 RMQCs in the year 2005-06 and 2006-07, 3 RTGs in the year 2006-07 and one RMGC each in the year 2005-06 and 2007-08 will substantially change the estimated expenditure of "consumption of material" and "repairs and maintenance" for the years 2006-07 to 2008-09. Therefore, the estimated expenditure for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the escalation factor of 4.5% over the respective previous years taking actuals for the year 2005-06 as base, though the actual expenditure towards consumption of material for the year 2005-06 is found to be substantially higher than the actual expenditure for the previous two years probably due to the ageing of machines. In this context, it may be relevant here to mention that no adjustment with reference to falling traffic is made, which may also take care of additional repairs and maintenance cost, if any, to be incurred due to ageing of equipment.

- (b). With reference to the upward revision of estimates in respect of hire of equipment for the years 2006-07 to 2008-09, the JNPT did not furnish the requisite details despite our request in this regard. The port also did not convey the status of hiring of higher capacity tractor-trailers.

In the computation of per TEU cost on account of hire of higher capacity tractor-trailers, repairs & maintenance and transportation of manpower cost have been considered on the higher side. There is also an error in computation of "administrative, supervision & miscellaneous expenses". After moderating these costs, the unit cost works out to about Rs.181 per TEU as against the unit cost worked out by JNPT at Rs.196 per TEU. The average unit cost is stated to be Rs.106 per TEU in the existing arrangement of transporting TEUs by the existing tractor-trailers. That being so, the additional cost works out to Rs.75 per TEU on account of hiring of higher capacity tractor-trailers.

Even after the proposed hiring of higher capacity tractor-trailers, some quantum of throughput is proposed to be handled by JNPT with the existing lower capacity tractor-trailers as stated by the port. However, JNPT has not quantified such throughput which will be handled by the lower capacity tractor-trailers. Therefore, the estimates furnished by JNPT for hire of equipment for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated by applying Rs.181 per TEU for 90% of the estimated throughput and by applying Rs.106 per TEU for remaining 10% of the estimated throughput.

While so moderating, an escalation of 4.5% per annum is considered on the reported rate of Rs.106 per TEU for a quantum of 10% of the estimated throughput. In respect of the estimates for the years 2007-08 and 2008-09 an escalation factor of 4.5% is applied over the respective previous years estimates.

It is to be noted that this modified estimate is concluded in the absence of requisite details furnished by JNPT to validate its estimates; and, therefore, the pass through allowed is subject to verification of actuals at the time of the next review.

- (c). The JNPT was requested to justify the estimated expenditure of Rs.33.86 Crores and 1.33 Crores for the years 2006-07 and 2007-08 respectively for hire of wharf / yard cranes. The JNPT has stated that the existing cranes are already on hire. From the details regarding cranes taken on lease furnished by JNPT, it is seen that out of 11 cranes, it has taken over 5 cranes as of the year 2004-05. It appears that 6 cranes will remain on hire during the year 2006-07 and one crane will remain on hire during the year 2007-08. All these 6 cranes would have been taken over by the JNPT by the year 2007-08. Therefore, it appears that the port has not estimated any hire charges on account of hire of wharf / yard cranes for the year 2008-09. The estimated hire charges for hire of wharf / yard cranes for the year 2006-07 and 2007-08 is considered in this analysis without any change.
- (d). As stated in the preceding paragraph, the JNPT would have taken over all the 11 cranes (RMQC, RTGC and RMGC) by the year 2007-08. In this scenario, JNPT has projected separately expenditure on hire of "new cranes" for the years 2006-07 to 2008-09. The port has stated that it has proposed to hire 6 RTGCs for yard operation and the proposal is under process. The port's proposal to take on hire the said RTGCs is in the scenario of declining traffic at JNPT during the period 2006-07 to 2008-09. Apart from arguing that the decline in traffic is only a temporary phenomena, JNPT has not furnished any details in this regard. The estimates furnished by JNPT are relied upon. However, the estimated hire charges of new cranes are moderated applying 4.5% escalation per annum for the years 2007-08 and 2008-09 taking the estimate for the year 2006-07 as base. If any variation is found in the estimates of JNPT, appropriate adjustment will be made in the next review of its Scale of Rates.
- (e). JNPT has estimated increase in the employee remuneration in the range of 18 to 25% for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 over the actuals for the year 2005-06 on the ground of redeployment of employees from the bulk activity to container activity and normal increase in salaries. But, cost statement of bulk activity still shows estimated expenditure towards employee remuneration. The increase in employee remuneration estimated for container activity is not seen to be commensurate with decrease in the estimated expenditure in employee remuneration in the bulk activity.

The effect of wage revision due from 1 January 2007 is not explicitly considered by JNPT. After allowing an escalation of 4.5% per annum on the actual employee remuneration for the year 2005-06, 15% increase is considered towards wage revision for the year 2006-07 as was done in the case of some other major port trusts whose general review of tariff had concluded recently. This effect is restricted to three months from January 2007 to March 2007. With respect to the estimates for the year 2007-08 and 2008-09, the effect of the wage revision is considered for the full period.

- (f). The estimated expenditure towards engineering services for 2006-07 to 2008-09, projected by JNPT was based on the estimated expenditure of around Rs.750 lakhs for the year 2005-06. But, the actual expenditure for the year 2005-06 is seen to be around Rs.270 lakhs. Taking the base of the actual expenditure for the year 2005-06, the estimates for the subsequent three years are moderated.

Initially, it appeared that the port considered "employee remuneration" in the engineering services in addition to separately estimating employee remuneration under container handling activity. To a query in this regard, the port has clarified that the estimated expenditure of engineering services shown in the cost statement is an apportioned figure which includes employee remuneration relevant for engineering services. This means, there is no double counting of expenditure towards employee remuneration.

- (g). (i). The port had initially estimated around an amount of Rs.689 lakhs for the year 2005-06 in respect of "PPD, Stores, PMC and others" and projected

this expenditure for the subsequent years at a slightly less level than the estimated level for the year 2005-06. The JNPT has argued that the increase in PPD expenditure is mainly on account of repairs & maintenance of roads warranted by increase in traffic. However, the actual expenditure for the year 2005-06 is reported to be Rs.126.66 lakhs, based on which, the estimates for the subsequent three years are moderated.

- (ii): Looking at the nomenclature of the item of cost "PPD, Stores / PMC and others" it appeared that the expenditure on stores and the expenditure of other items may have to be allocated to all other activities. The port has clarified that the expenses shown under this activity is direct expenses relating to container activity. The statement made by the JNPT is relied upon and the entire estimated expenditure on this account is considered without any further apportionment to other activities.

- (h). Initially, JNPT had projected insurance cost to the extent of Rs.70 lakhs for plant and machinery for the year 2005-06. However, the actual results for the year 2005-06 show that it has spent Rs.1.74 lakhs only under marine activity.

The port has estimated around 4 Crores each for the year 2006-07 to 2008-09 towards insurance cost under container handling and marine activity. The estimates as furnished by JNPT are considered in this analysis subject to verification during the next review of its Scale of Rates.

(xv). Marine Activity:

- (a). The estimated expenditure towards water for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated taking the actuals for the year 2005-06 as base and taking into consideration the percentage increase in the vessel traffic and the admissible escalation factor.
- (b). The JNPT has estimated an amount of Rs.42.89 lakhs, Rs.44.65 lakhs and Rs.46.48 lakhs for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively towards minor works. As could be seen from the actuals for the past three years, the maximum expenditure was only Rs.26.35 lakhs during the year 2003-04. Though the reason for the higher level of estimates remain unexplained, the estimates as furnished by JNPT are considered without any modifications.
- (c). The estimated dredging expenses for the year 2006-07 is increased by 9% by the port over the actuals for the year 2005-06. The estimates for the subsequent two years, 2007-08 and 2008-09, are found to be projected with an escalation factor of 4%. To a query in this regard, with reference to its initial estimate for the year 2005-06, JNPT has sought to clarify that the escalation in projections are as per the escalation clause in the agreement with the Dredging Corporation of India. The estimates of JNPT are relied upon without any modifications.
- (d). The estimated expenditure towards hire of tugs / pilot launches for the year 2006-07 was around 23 times of the estimated expenditure for the year 2005-06. The estimates for the years 2007-08 and 2008-09 were also found to be on the higher side as compared to the actuals for the year 2003-04 and 2004-05. Neither any substantial increase in the number of vessels to be handled nor reduction in the cost of operation of port-owned crafts is reported and hence the JNPT was requested to justify the estimates. The port has merely stated that it has taken two numbers additional tugs and two numbers additional pilot launches on hire from 2006-07. The statement made by the port is not supported either by workings for the estimates or by documentary evidence. The JNPT has not clarified whether the hiring arrangement will continue for the years 2007-08 and 2008-09 also.

It is relevant here to mention that JNPT has projected a total capital outlay of Rs.102.10 Crores towards acquisition of floating crafts during the year 2006-07 and 2007-08. It is noteworthy that the floating crafts proposed to be acquired include three pilot launches and three tugs. That being so, the need for hiring two additional tugs and two additional pilot launches has not been adequately justified. As stated earlier, there is no substantial increase in the number of vessel estimated to be handled nor reduction in the cost of operation of port owned crafts to justify the estimated expenditure towards hire of tugs and pilot launches. The estimates for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated considering the increase in the number of vessels and applying the escalation factor of 4.5% per annum over the respective previous years and taking the actuals for the year 2005-06 as base.

(xvi). Estate Activity:

The estimated expenditure towards minor works for the years 2006-07 to 2008-09 is found to be around 15% of the actual expenditure for the year 2005-06. The estimates as furnished by the port are considered in this analysis. If any variation is found due to wrong estimation, necessary adjustment will be made in the next review of the Scale of Rates of JNPT.

(xvii). A substantial increase in the total depreciation for the year 2005-06 was noticed as compared to the total depreciation for the year 2004-05. The port has made adjustment of Rs.69.60 crores for change in depreciation on the existing assets on account of application of rates specified in the Companies Act, 1956. Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that depreciation would be allowed on the straight-line method following the live norms adopted as per the Companies Act. JNPT has confirmed that it has calculated depreciation as per the revised tariff guidelines and it has further confirmed that the increase in depreciation for the year 2005-06 is on account of change in the method of calculating depreciation. The depreciation as calculated by the JNPT for the years 2005-06 to 2008-09 is considered for the purpose of this analysis.

(xviii). JNPT has handed over the bulk terminal to the private operator under royalty/revenue share arrangement. MANSA has raised an important point on the treatment of assets handed over to BOT operators for the purpose of fixation of tariff. As rightly pointed out by MANSA, royalty/revenue share received by the landlord port is required to be set apart separately under an escrow account for the purpose of infrastructure development of the port subject to the conditions prescribed in the relevant tariff guideline. The moot question posed by MANSA is whether return can be allowed on the assets handed over to the BOT operator while the landlord port is receiving royalty/revenue share. In this regard, it is clarified that the assets handed over by the landlord port to BOT operator under royalty/revenue share arrangement will not qualify for any return to the landlord. It is relevant here that the JNPT has confirmed that it has excluded all assets handed over to BOT operator from bulk activity. It is noteworthy that the capital employed in the bulk activity which was at about Rs.236 crores in the year 2003-04 has come down to about Rs.79 crores in the year 2004-05. The difference is on account of assets handed over and scrapped on conversion of bulk terminal, as stated by the JNPT. Further, the JNPT revised its cost statement for the year 2005-06 based on actuals and excluded the value of sheds from the capital employed figure.

(xix). Capital Employed:

(a). As stated earlier, JNPT has projected capital outlay for the years 2005-06 to 2008-09 for acquisition of container handling equipments when the traffic projected for the year 2006-07 to 2008-09 is lower about in the range of 20% to 35%. In spite of requesting the port to furnish documents relating to approval accorded for acquisition of these additional equipments, we have not received any response from the JNPT.

Nevertheless, the estimated capital outlay on acquisition of container handling equipments is considered in this analysis subject to verification in the next review of the Scale of Rates of JNPT.

- (b) The port has projected capital expenditure of Rs.400 lakhs, Rs.1500 lakhs, Rs.3300 lakhs and Rs.3600 lakhs in the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09, respectively on widening of port roads. If these roads are not in the operation area where berths and storage yards are situated, the capital outlay may have to be allocated under the estate activity. Clarifying the reasons for allocating the expenditure on widening of port roads to container handling activity, the port has stated that the roads are internal roads and these internal roads are used for container handling activity. The allocation of the capital outlay on widening of port roads to container activity is considered without any change.
- (c) The proposed capital outlay includes Rs.1500 lakhs each during the year 2007-08 and 2008-09 on doubling of railway tracks inside the port area, Rs.2079 lakhs for development of area behind service berth, Rs.1230 lakhs on development of ICD yard, Rs.700 lakhs towards Radio Data Terminal (RDT). The improvement in performance / reduction in unit operating cost due to these investments remain unexplained. Nevertheless, the proposed investments are considered in this analysis subject to verification at the time of the next general revision of the Scale of Rates of JNPT.
- (d) The JNPT has projected a total capital outlay of Rs.10210 lakhs towards acquisition of floating crafts as shown under the marine activity. The port has not furnished any analysis of the benefits to be achieved by way of improvement in performance or reduction in unit cost on account of acquisition of the additional crafts. The floating crafts include three pilot launches, one VIP launch and three tugs. This proposed acquisition of floating craft is proposed to be incurred during the year 2006-07 and 2007-08.

To a request to furnish an analysis in terms of Clause 2.6.3. of the revised tariff guidelines, the JNPT has replied that such an analysis does not appear essential since the investments are being made with the approval of the competent authority. The relevant revised guideline is part of the tariff policy of the Government. If the JNPT requires an exemption from the operation of relevant tariff guideline, the port should have approached the Government with such proposal. It is not appropriate on part of JNPT to refuse to comply with the Government guidelines. In light of the reported requirement to plan the capacity to a level of 30% above projected traffic, reported to have been indicated in the Draft Policy (modified) for marine sector, the proposed outlay of Rs.10210 is considered in this analysis.

- (e) JNPT has envisaged capital dredging project in the year 2008-09 for an amount of Rs.800 crores. A copy of the Government sanction in this regard reported to have been furnished to this Authority along with the port's communication dated 6 January 2006 was not found. Even after subsequent request made to the JNPT to furnish a copy of the sanction letter there is no response from the JNPT. The relevant report indicating the cost benefit analysis of the project was also not made available despite a request made by us in this regard. Further, the port has reported that the financing pattern is not yet approved. On the other hand, the MBPT has informed this Authority that it would contribute Rs.100 Crores towards this project.

In the absence of requisite details, it is found not possible to estimate the additional number of vessels that would visit the port and the consequential additional income accruing to the port. It is noteworthy that the port has envisaged this huge investment at the fag end (2008-09) of the validity period of the tariff. Even if the dredging work commences immediately, the execution would take 27 months as stated by the JNPT. This means, the benefit of the dredging

project would be available only from the year 2009-10, i.e., after the validity period of the tariff approved. That being so, it may not be reasonable to burden the user right now with this proposed capital outlay. In view of this position, the proposed outlay of Rs.800 Crores is not considered for the purpose of determination of capital employed. Similar exclusion has been made in the case relating to general review of tariff at MBPT also.

If it so happen that the project would be completed with in the current tariff validity period itself, the JNPT can submit a suitable proposal for fixing special rate for recovery of cost towards capital dredging at least 6 months before likely commissioning of the project.

- (f). Though the JNPT has not furnished the requisite details regarding the purpose and the benefits on the proposed capital outlay of Rs.1000 lakhs projected in the year 2008-09 on GSR pipeline shown under Marine activity is considered in this analysis subject to verification at the time of the next review of the tariff of JNPT.
- (g). JNPT has not clarified whether the capital and other costs of port craft jetty / port craft berth have been correctly allocated to the vessel related activity as advised under para 11 (xiii) of the Order dated 27 August 2002. In the absence of the details of assets identified with different activities, allocation of these costs has been assumed to have been made correctly by the JNPT.
- (h). While modifying the cost statement to include the vessel related income and lease rentals from BOT operators, the JNPT has also increased the capital block under Estate activity. There can be a view that the lease rent and the relative asset block may have to be shown under the bulk activity. Since the lease rent from the concerned land is taken under Estate activity, inclusion of the value of land in the capital block under estate activity is considered without any modifications.
- (i). As per the earlier estimated capital employed workings furnished by JNPT it showed the value of net block of fixed assets at Rs.779.80 Crores as at the end of the year 2005-06. From the annual accounts for the year 2005-06 furnished by the port subsequently, it is found that the value of net block of fixed assets as at the end of the year 2005-06 is Rs.800.87 Crores. Though the JNPT has furnished activity-wise net block for its earlier estimates, it did not furnish such activity-wise break-up for the actual closing balance of net block of fixed assets as on 31 March 2006. In the absence of any other alternative, the actual net block of assets for the port as a whole as on 31 March 2006 is apportioned to all activities in the ratio of estimated activity-wise net block to the estimated total net block earlier furnished by JNPT.
- (j). The port has apportioned 50% cost of horizontal surface of the bulk cargo berth and shallow water berth to container activity. Stating that no details are available for horizontal face, the port has apportioned 50% cost of horizontal surface of the bulk berth and shallow water berth to container activity. No change in the cost statement furnished by the port is made at this stage. The port, however, is advised to follow the correct procedure of allocating the capital cost of berth in the next review of its Scale of Rates.
- (k). Though JNPT has stated that it has estimated the Working Capital as per revised tariff guidelines, the estimates of current assets furnished by the port are found to be not in line with norms prescribed under Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines. Therefore, the current asset estimates are modified in line with the relevant tariff guidelines.

However, the port has not furnished details of current liabilities in the capital employed workings. If the amount of current liabilities as given in the annual accounts for the year 2003-04 to 2005-06 is compared with admissible elements

of current assets, the working capital becomes negative figure. Therefore, the working capital is taken as NIL for the years 2006-07 to 2008-09

- (xx). (a). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. The JNPT has assessed the capacity of the port at 12.35 lakh TEUs for the year 2006-07 and 15.37 lakh TEUs each for the year 2007-08 and 2008-09. When the container traffic estimated by the JNPT for the relevant 3 years is compared with the assessed capacity, it is seen that the port will be operating the facilities at about 72% in the year 2006-07, 56.06% for the year 2007-08 and at 64% in the year 2008-09. A minimum capacity utilization limit of 60% is prescribed as cut-off level for allowing maximum permissible level of ROCE. The capacity utilization estimated for the year 2006-07 and 2008-09 are more than the cut-off level. The estimated capacity utilization for the year 2007-08 falls short of the minimum cut-off level.

The port has stated that the container handling capacity is based on equipment utilisation. It has to be recognized that the asset base includes assets for vessel related services and other infrastructure. Given the growth of JNPT as a whole including the two private terminals, there is no reason to believe that the over all capacity utilization will fall below 60%. That being so, it may not be correct to link the ROCE on the basis of container handling capacity alone. When the capacity utilisation is found to be in the region of 50 to 60% the maximum permissible return will have to be allowed after analysing the factors on case to case basis. That being so, it can be reasonably presumed that the minimum would be achieved by JNPT during the year 2007-08 also.

- (b). Since the JNPT has handed over bulk terminal to the BOT operator, there can be a view that the JNPT may not be entitled to any return on the capital employed in the bulk terminal. As stated earlier, JNPT has confirmed that it has excluded the assets handed over to the BOT operator from capital employed figure. The capital employed figure which was around 221.86 crores in the year 2003-04 has come down to Rs.72.48 crores in the year 2004-05 which substantiates the statement made by the JNPT. Since the JNPT has not furnished the activity-wise breakup of the capital assets, the details of capital employed figure furnished in the cost statement relating to bulk activity could not be verified. It is presumed that the capital employed figure shown in the bulk activity may represent the assets not handed over to BOT operator. In view of this position, the capital employed at bulk terminal shall be eligible for ROCE at the prescribed rate
- (xxi). There is no scientific classification of the fixed assets into three categories prescribed in the revised tariff guidelines. When asked for such a classification, the JNPT has furnished some details relating to the assets not directly related to business. As stated earlier, JNPT has identified the cost of school building and hospital equipments at Rs.668.42 lakhs. This identification has been done with reference to the opening value of net block of fixed assets relating to Estate Activity for the year 2005-06. Since JNPT has not furnished depreciated value of these assets, ROCE at risk free rate of 7.40% is allowed on Rs.668.42 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09.

Hospital for port employees has been indicated as business related asset in Clause 2.9.7 of the revised tariff guideline for which return will be allowed only at the risk free rate of 7.4%. Since JNPT has not identified the cost of hospital building, an amount of Rs.10 Crores is considered on ad hoc basis as cost of hospital building and ROCE at risk free rate of 7.4% is allowed for the years 2006-07 to 2008-09. The remaining net block of fixed assets will enjoy 15% ROCE for the years 2006-07 to 2008-09.

The JNPT is advised to undertake the exercise of classifying its assets in line with Clauses 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and furnish the details at the time of next review based on which (ad hoc) position considered now may also be reviewed and adjustments, if necessary, may be effected.

- (xxii). In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as Annex- I (a) to (e). Summarised results of the main activities of the port as a whole are as follows:

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %	Earlier Average Surplus/ Deficit %
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09		
1	Port as a whole	488.10	490.72	546.07	143.58	139.81	168.17	29.42%	28.49%	30.80%	29.57%	29.28%
2	Bulk	5.21	1.74	0.58	(22.01)	(24.75)	(24.74)	(422.41%)	(1422.49%)	(4265.40%)	(2036.77%)	(2021.96%)
3	Container	247.24	235.82	269.69	44.97	41.39	50.62	18.19%	17.55%	18.77%	18.17%	18.05%
4	Marine	158.19	170.91	189.43	105.83	101.44	116.28	66.90%	59.35%	61.38%	62.55%	61.85%
5	Estate	77.47	82.26	86.37	13.09	19.95	24.14	16.90%	24.25%	27.95%	23.03%	23.08%

The results summarised above are after setting off of 50% of the past actual surplus of Rs.561.73 crores, as stated earlier for all the activities in proportion to the respective operating income of each activity for the years 2006-07 to 2008-09.

- (a). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole shows an aggregate surplus of Rs.451.57 crores. This works out to an average net surplus of 29.57% of the operating income for the next three years. So, there is no case for allowing any increase in tariff, as proposed by JNPT; but, a strong case emerges for reduction in the existing tariff at JNPT.
- (b). In absolute terms, the bulk activity shows a total net deficit of Rs.71.50 crores. Even though JNPT has handed over the bulk terminal to the BOT operator, it carries out bulk activity in the Shallow Water Berth. All expenditure relating to the Shallow Water Berth is shown under bulk activity, as stated by the port. But, due to wrong allocation, the port has considered income from containers handled at shallow berths also under the cost statement for container handling activity. In this situation, the total net deficit shown by the bulk activity needs to be cross subsidized by other surplus making activities.
- (c). The estate activity shows a total net surplus of Rs.57.18 Crores. The tariff proposal in reference filed by JNPT does not envisage any increase in the existing rates of estate activity. Since there is a case for reduction in the tariff of JNPT, there should be a reduction in the existing rates of estate activity. The rates for estate activity are not fixed based on the cost plus approach. In respect of estates of major port trusts, this Authority follows guidelines issued by the Government from time to time. The JNPT has agreed to file a separate proposal for review of the rates for its estates.

The JNPT has stated that surplus from estate activity should not be used to cross subsidize any other activity on the ground that land is the most scarce and fixed resource. Clause 2.11.5 of the revised tariff guidelines permits contribution from estate activity to meet the deficit in the port operations.

The summarised results given in the table above show that the marine activity makes a total net surplus of Rs.323.54 Crores and the container handling activity shows a total net surplus of Rs.136.98 Crores. It may be appropriate for the marine activity and container handling activity to bear equally deficit of Rs.14.32 Crores of bulk activity after adjusting the surplus of estate activity. In that case, the marine activity will show a net adjusted surplus of Rs.316.38 Crores which works out to 61.02% as a percentage of total operating income of marine activity for the three years under consideration.

The container handling activity, which will have an adjustable surplus of Rs.129.82 Crores shows average net surplus of 17.24% as a percentage of total operating income of container activity for all the years under consideration.

Strict application of cost plus principles followed for regulating port tariff will warrant a reduction to the extent of approximately 60% in the existing vessel related charges and 15% in the existing container related charges. Considering the fact that many of the proposed initiatives for development of infrastructure, it may be reasonable for time being to moderate the reduction in tariff otherwise necessary as per cost statements. Therefore, an across-the-board reduction of 15% in the existing container related charges and 30% in the existing vessel related charges is found to be reasonable for time being. The additional surplus, left unadjusted may be assessed at the end of the tariff validity period and set off fully in the tariff to be fixed for next cycle commencing from the year 2009-10. While the financial position considered in this analysis account for the results of the year 2006-07, the reduction in tariff effected will operate only for the later part of this year. Therefore, the additional surplus earned during the year 2006-07 due to operation of the pre-revised rates will be fully adjusted in the next tariff cycle.

- (xxiii). (a). Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port. The JNPT has sought to argue that such cases will be considered on merits. Such a case to case basis discretionary decision cannot be left to the port in view of the specific guidelines available. A general note stating that users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port is incorporated as stipulated in clause 2.15 of the revised tariff guidelines.
- (b). JNPT has proposed to levy vessel related charges in proportion to the volume of coastal/foreign cargo handled during that particular voyage. Levy of coastal rates depends on the time the vessel starts loading coastal goods at the loading port and the levy of coastal rates is chargeable only till the time vessel completes coastal cargo discharging operations at the discharged port as per the standard clause prescribed by this Authority. Accordingly, sub-clause (c) & (d) of clause 1.2 (i) are modified as initially proposed by JNPT.
- (c). The existing clause 1.2.(iii)(a) which governs conversion of dollar denominated tariff in Indian rupees does not indicate a specified bank for such conversion as required by clause 2.19.1. of the revised tariff guidelines. JNPT has stated that it is applying reference rates from Reserve Bank of India (RBI) for the purpose of conversion of dollar denominated tariff in Indian rupees. The proposed clause 1.2.(iii)(a) is suitably modified by specifying RBI as reference bank for the purpose.
- (d). JNPT was requested to update the rate of interest on delayed payments/refunds with reference to the prevailing PLR of State Bank of India (SBI). JNPT has not proposed a specific rate on the ground that the PLR is variable. Since the rate of penal interest should be 2% above the PLR of SBI as stipulated in clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines, the proposed note (vi)(b) in sub-clause 1.2 of clause 1 is suitably modified with reference to the prevailing PLR of 11%.
- (e). The vessels which pass through the common access channel within the MBPT limits to go to JNPT at present pay 42.50% of the port dues to JNPT prescribed in the Scale of Rates of MBPT. The arrangement of the draft Scale of Rates in this regard proposed by JNPT is seen to be different from the arrangement approved by this Authority in the Order dated 27 August 2002. In a separate proceeding relating to revision of MBPT tariff, this Authority has decided to increase the unit rate of port dues at MBPT but reduced the percentage share of that payable by JNPT bound vessels to 39.35% so as to maintain a revenue neutral position in respect of this category of vessels. The revised provision approved in the Scale of Rates of MBPT is to be followed by JNPT also, as it acts only as a collecting agency of MBPT in this regard. The revised rate will, however, come into effect from the date of implementation of the revised Scale of Rates of MBPT.
- (f). (i). The existing pilotage fee prescribed in Schedule 2.2.(A) is a composite charge levied for various services including one act of shifting within the

same terminal. Though JNPT proposed to exclude the act of shifting from the composite charge, it did not make required adjustment in the unit rate of pilotage fee. Therefore, the port was advised to furnish the cost element associated with shifting of vessel and reduce the unit rate of composite fee correspondingly. The port has pleaded that shifting at the request of the vessel is miniscule and of complimentary nature.

Even though the port has claimed that it provides shifting free of cost, it cannot be denied that the cost of this service is included elsewhere. The conditionality for shifting proposed by the JNPT implies that the proposed pilotage fee includes one shifting charge of vessel at the request of the users. While requesting the port to furnish cost element associated with shifting activity, it was indicated to the port that 10% reduction will be effected in the proposed unit rate applicable for first slab of the pilotage fee if the port does not furnish the requisite cost element. At some other ports also, the element of shifting is taken as 10% of the composite rate for segregation purpose.

The shifting charge for shifting done at vessel's request is proposed to be levied at 20% of the applicable pilotage fee. The CSLA has, therefore, demanded that the pilotage fee should be reduced by 20% by delinking this component. It has to be recognized that this arithmetic may not hold good when tariff is fixed based on cost of whole sub activity and not exclusively based on cost of rendering individual itemized services. The reduction of 10% in the composite pilotage fee is, therefore, effected to exclude the shifting component.

As stated above, shifting charge is proposed to continue at 20% of the applicable pilotage fee at the level of the proposed pilotage fee. However, this item of tariff need not be prescribed in the Scale of Rates as a percentage of pilotage fee. It is prescribed in absolute number without having any linkage to the pilotage fee.

- (ii). The JNPT has proposed shifting charge at 50% of the proposed pilotage fee for shifting of vessels at the request of users to Nhava Jetty, Bombay Port limits, Anchorage Berths or anywhere within the JNPT limits. The proposed quantum of 50% charge of the applicable pilotage fee is there in the existing arrangement; the proposed quantum of rate is accepted. However, this tariff item need not be prescribed in the Scale of Rates as a percentage of pilotage fee. It is prescribed in absolute number without having any linkage to the pilotage fee.
- (iii). In view of the above changes effected, the pilotage fee definition is modified to include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience. Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges as stipulated in clause 6.4 of the revised tariff guidelines.
- (iv). The six-tier slab for pilotage fee in the existing Scale of Rates on uniform rate has been prescribed for the first four slabs and higher rates are prescribed for the fifth and sixth slab. The JNPT in the proposed Scale of Rates has proposed three-tier slabs with sliding rates for the incremental GRT in line with the revised tariff guidelines. While doing so, it has adopted the lowest of the existing rates for the first slab on which a 10% reduction is effected to exclude the shifting element. The rates for the second and third slab are prescribed at 80% and 70% of the first slab for the incremental GRT in line with the revised tariff guidelines. Vessels above 30000 GRT will be benefited by the rationalised sliding rates. However, it has to be noted that the number of vessels of more than

30000 GRT is not substantial at JNPT, as stated by the port. Therefore, there may not be any significant revenue reduction to port due to the rationalisation.

- (g). Clause 6.10 of revised tariff guidelines stipulates that there will be a single slab of GRT for levy of port dues. The existing Scale of Rates prescribes rates in three categories with reference to bulk vessels, container vessels and car carrier vessels. There is also another classification of vessels of 10 tonne and above and separate classification for tug boats, river boats and a fourth classification for off-shore vessels. In any case, there is a single rate for each category of vessels. The JNPT has proposed the existing arrangement to continue. Since the existing and proposed arrangement of schedule of port dues do not contravene the revised tariff guidelines, the proposed arrangement is allowed to continue.
- (h). In case of berth hire there will be a single slab of GRT for levy of charges as stipulated in clause 6.10 of the revised tariff guidelines. The existing schedule of berth hire in the Scale of Rates of JNPT prescribes uniform rate of berth hire charges for occupying container berth, bulk berth, multipurpose berth and landing jetty. A reduced rate of berth hire has been prescribed for vessels occupying anchorage berths. The JNPT has proposed to delete bulk and multipurpose berths. Since the proposed arrangement does not deviate from the revised tariff guidelines, the tariff structure proposed by JNPT is approved.
- (i). (i). There is a conditionality in the existing Scale of Rates prescribing the time of completion of cargo operation in respect of export of rice, wheat and iron. Since the bulk berth has been handed over by JNPT to the private operator, the existing conditionality may become redundant. To a query in this regard, JNPT has requested to continue with the existing conditionality to meet with the handling of the said cargo in future at shallow water berth. In view of this position, the existing conditionality is allowed to continue, subject to the presumption that the operating conditions and facilities provided at the erstwhile bulk berths and the shallow water berths are substantially same.
- (ii). A conditionality in the existing Scale of Rates indicates the time of completion of cargo operation in respect of the export of liquid cargo. The port has proposed to continue with this existing conditionality. Since the liquid cargo is being handled by BPCL, the conditionality in this regard has become redundant and, therefore, should be deleted. To a query in this regard, the JNPT has not agreed for deletion of the conditionality on the ground that the royalty receivable from the BPCL is based on the wharfage charges as per the Scale of Rates. The JNPT has not explained the relevance of collection of royalty to the proposed conditionality. The proposed conditionality merely indicates the time of completion of cargo operation in respect of the export of liquid cargo. Since the vessel related charges on the vessels visiting BPCL berths accrue to the JNPT, the existing conditionality is allowed to continue. Nevertheless, the JNPT should examine the relevance of this condition and come up with a suitable proposal at the time of the next review.
- (j). The revised tariff guidelines specifies that the users will not pay for delays beyond reasonable level attributable to port. Initially, the JNPT accepted our suggestion to incorporate a provision not to levy berth hire for the period when a vessel idles due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. Subsequently, the JNPT retracted from this position and proposed that it will levy normal berth hire charges in such situations. In the tariff cases recently concluded by this Authority, like in Chennai Port Trust, New Mangalore Port Trust, Cochin Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Mumbai Port Trust and even in some private terminals, a similar conditionality has been incorporated in their respective Scale of Rates. A similar provision is, therefore,

incorporated in the Scale of Rates of JNPT not to levy berth hire for the period when a vessel idles due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.

- (k). This Authority approved in August 2003 application of existing berth hire charges for shallow draught berth/port craft berth/port craft jetty on the undertaking given by the JNPT to furnish relevant cost details in the next revision of tariff. The JNPT has pleaded to consider separately the fixation of tariff for vessels handled at such berths and requested to continue with the present arrangement till such time. While this Authority is inclined to consider the request of JNPT, the port is advised to come up with a cost based proposal for levy of berth hire charges at shallow draught berth/port craft berth/port craft jetty within six months.
- (l). The revised tariff guidelines stipulate that reinstatement of rates for coastal vessel may not be resorted to with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange rate due to such reinstatement. In view of this position, the coastal vessel rates as proposed by JNPT are maintained subject to the general decision on reduction of the vessel related charges.
- (m).
 - (i). Apart from prescribing concessional tariff for handling of coastal containers from ship to container yard or vice versa, the port has proposed concessional tariff for handling coastal containers from container yard to container freight station or vice versa, from container yard to Railway Flat or vice versa and from container yard to truck or vice versa. The policy direction issued by Government does not envisage concessional tariff beyond storage yard. In view of this position, the proposed concessional tariff for handling coastal container from container yard to CFS/Railway Flat/Truck or vice versa are not prescribed in the Scale of Rates. If the port wishes to extend such concession, it is already empowered to do so as the rates fixed are ceiling levels only.
 - (ii). The rates proposed for foreign hazardous containers are with 25% premium on the proposed charges for normal containers which is in line with the clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines.
 - (iii). The proposed 4 hourly unit for levy of Reefer monitoring and connection charges is found to be in line with clause 5.7.1 of the revised tariff guidelines and hence accepted.
 - (iv). The Authority approved vide Order dated 11 August 2003 sliding volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved within Cochin Port/Tuticorin Port and JNPT. Since the proposed draft Scale of Rates did not include this provision and no reason is given for deleting the existing provision, no change in the existing position is maintained.
 - (v). In terms of Order dated 11 August 2003, JNPT is required to provide parking space for mobile harbour cranes away from berths, free of cost to port customers. Initially, JNPT omitted this provision from its draft Scale of Rates filed before this Authority. On being pointed out, the JNPT has proposed that cranes brought for the purpose of port's use with port's permission shall only be granted free parking space within the port. It has further proposed that parking space other than this category should be chargeable as per Scale of Rates applicable for open area. The Order dated 11 August 2003 does not differentiate in providing parking space free of cost to port customers. Since no change in the circumstances since the last Order is reported, the provision already approved by this Authority will continue.

- (vi). JNPT initially agreed to incorporate a conditionality in its draft Scale of Rates stating that no storage charges shall be payable when the container is not delivered by the port for reasons attributable to JNPT. Subsequently, the JNPT has retracted from its initial position on the ground that it is facilitating delivery of containers round the clock throughout the year. Though the port may facilitate delivery of containers at any time, the provision for non-levy of charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port is required to be incorporated based on the principle set by clause 2.15 of the revised tariff guidelines. Such conditionality was incorporated in the Scale of Rates of other major ports/private terminals. Accordingly, a suitable conditionality in this regard is incorporated.
- (vii). JNPT has modified the existing Note-1 to exclude custom's notified holidays and port non-working days from the dwell time for which storage charges are leviable. The modification proposed is in line with clause 5.8.1 of the revised tariff guidelines.

- (n). In the existing arrangement Reefer and hazardous container shall attract 1.5 times the normal dwell time charges as prescribed in Note-7 to clause 3.3.3 of the Scale of Rates. JNPT has proposed to modify this existing note to state that Reefer containers shall attract 1.5 times and hazardous containers 1.25 times of the normal applicable charges respectively. The proposed note to the extent that dwell time charges for hazardous containers at 1.25 times of the normal applicable charges are approved as it is in line with clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines.

In the case of Reefer containers, for Reefer monitoring and connection separate charges are leviable as prescribed in the Scale of Rates. That being so, there is no justification for a premium in the storage charges for Reefer containers. It is relevant here to mention that the revised tariff guidelines do not provide any premium in the storage charges of Reefer containers and no such premium is levied at other ports also. Recently, this Authority did not allow such proposed premium in the case of GTIPL. Therefore, the proposed note is suitably modified to exclude premium proposed for storage charges in the case of Reefer containers.

- (o). The existing provision in the Scale of Rates of JNPT provides for charges for inter terminal transfer of transshipment containers between the JNPT and the NSICT. When a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal an amount of Rs.1428/- (for 20') and Rs.2142/- (for 40') towards inter terminal transfer apart from the prescribed handling charges are leviable. The JNPT has stated that the existing inter terminal transfer charge is to be reviewed by this Authority. Till the next review of the Scale of Rates of NSICT, the existing charges towards inter terminal transfer may continue. The JNPT is advised to raise the issue in the tariff proceeding relating to the NSICT.

- (xxiv). (a). The JNPT has proposed a note under wharfage schedule prescribing that wharfage on containerized cargo should be a fixed lumpsum amount per TEU without reference to individual classification in the wharfage schedule. Since a note below the schedule 3.3.1 governing charges for container handling prescribes that the consolidated charges include wharfage on containerized cargo, there cannot be any question of the port collecting wharfage again separately. The proposed note is, therefore, not approved.

- (b). The proposed note – 2 under wharfage schedule relating to the procedure for classifying any cargo under unspecified category is modified in line with the Clause 4.2.3. of the revised tariff guidelines.

- (c). The existing entry No. 21 in wharfage schedule prescribes wharfage for handling cement. The cost statement of bulk activity furnished by JNPT does not envisage handling of cement. It was, therefore, suggested to delete the relevant tariff item and the provisions relating to volume discount scheme for handling cement prescribed in clause 5.1.2. of the Scale of Rates. In reply, JNPT has stated that cement is being handled at shallow water berth and requested relevant tariff item and relevant volume discount scheme to continue in the Scale of Rates. A cross reference to the earlier correspondence dated 3 February 2006 confirms that the JNPT has estimated an amount of Rs.58 lakhs towards handling and storage charges of cement in the year 2008-09. With reference to the estimated income under "Others" shown by the JNPT for the years 2006-07 and 2007-08 it is presumed that the port has considered wharfage and storage income for handling cement at shallow water berths. In view of this position, the existing wharfage entry and volume discount scheme relating to handling of cement are allowed to continue.
- (d). The existing clause 5.5. governs levy of storage charges on export cargo stored in covered sheds at the bulk terminal. Since storage sheds at the bulk terminal have been handed over to BOT operator, the proposed schedule 5.5. is deleted as agreed by the JNPT.
- (e). On the ground that the royalty receivable from the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) is based on wharfage charge as per the Scale of Rates of JNPT, the port has proposed a general note that the existing tariff will be applicable for BPCL till BPCL approaches this Authority for fixation of tariff. The reason stated by the JNPT for the proposed note is not understood. It is for BPCL to propose the tariff to be levied by it and get a separate Scale of Rates notified for it. Even if the existing JNPT rates are to be adopted by BPCL, a specific authorization in its favour is necessary. Since no incidental approval to BPCL tariff by including a note in JNPT Scale of Rates can be given, the proposed general note cannot be inserted in the Scale of Rates.
- (f). The existing provision in the Scale of Rates prescribes wharfage charges for liquid cargo. The JNPT has proposed to continue with the existing charges and conditionalities governing the charges. Since the berth is being operated by BPCL, there does not appear to be a necessity to continue the existing provision for levy of wharfage charges on liquid cargo. It appears that the JNPT realises royalty from BPCL based on the wharfage charges prescribed for liquid cargo in the Scale of Rates of JNPT, as stated by the port. This Authority fixes rates for services rendered by the port. The tariff for the services rendered by some other private operator cannot be prescribed in the Scale of Rates of JNPT. With reference to the advice rendered by this Authority to JNPT in last revision of its Scale of Rates in September 2002, the JNPT merely stated that it is for the BPCL to approach this Authority for fixation of the Scale of Rates of the operator. Even after the proceedings of the joint hearing in the case, when this issue came up, JNPT merely sent a routine communication to BPCL to approach this Authority for fixation of the tariff for services rendered by BPCL. The existing provision in the Scale of Rates of JNPT is only for the operations carried out by JNPT and since JNPT no longer carries out the operation, the relevant provisions in the Scale of Rates are deleted.
- (g). The Order dated 7 January 2005 read with Order dated 15 March 2005 passed by this Authority exempts only thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets from the application of concessional rate for coastal cargo. The cargo related charges for all coastal cargo should not exceed 60% of the corresponding charges applicable for foreign going cargo related charges. The proposed clause 7.1. and 7.2. govern levy of stevedoring charges and wharfage charges on motor vehicles or any other equipments passing through port. Concessional tariff in respect of these items of coastal cargo are prescribed as agreed by the JNPT.

The concessional tariff for coastal cargo relating to wharfage charges will be 60% of the existing ad volarem rates.

- (h). The JNPT has proposed modifications in the description of item relating to license fee for open space outside the port area for construction and for any other purpose. Likewise, it has proposed modifications to the existing notes governing the estate rentals. Since JNPT has agreed to file a proposal for review of estate related charges in the light of revised Land Policy guidelines, the proposed modifications in the draft Scale of Rates may be taken up along with its proposal (to be) filed by the port in this regard. In the meanwhile, a general note is incorporated in the Scale of Rates stating that the existing conditionalities / notes governing the estate related charges shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February – March 2004. Similar general note was incorporated in the Scale of Rates of Chennai Port Trust approved in March 2006 and in the schedule of rent for land and buildings of KOPT at Haldia.

In terms of the Government policy, the base lease rental rates are to be refixed once in five years. The base rates of the existing estate related charges of JNPT have not been reviewed by this Authority after its constitution in the year 1997 as no proposal in this regard was filed by the JNPT. The JNPT has agreed to file a proposal reviewing the existing estate related charges in the light of the Land Policy guidelines announced by the Government. Since the review of estate related charges at JNPT is over due now, JNPT is directed to submit revised proposal within 4 (four) months of this Order.

- (i). The proposal of JNPT to levy electricity charges for electricity energy consumed by occupants of JNPT facilities includes 5% overheads on the electricity bill amount. We are not clear whether clearance of Maharashtra Electricity Regulatory Commission (MERC) is required to levy such facilities. We have referred this matter to the MERC. To a query in this regard, JNPT has stated that it has also sought clarification from the concerned authority. We have not received the response either from MERC or the latest position from the JNPT in this regard till finalisation of this case. This Authority is inclined to approve the levy of 5% overheads on the electricity bill amount subject to the JNPT obtaining clarification and, if necessary, clearance from MERC in this regard.
- (xxv). The CSLA has suggested to fix a cap on per call cost for container vessels at what works out for a 35000 GRT vessels. This means that any vessel more than 35000 GRT will not be required to pay more additional vessel related charges than the charges fixed for 35000 GRT. Since the unit for levy of vessel related charges is on GRT basis, it may not be possible for this Authority to freeze the vessel related charges at a particular level. It is noteworthy that the number of vessels more than 30000 GRT which visit JNPT is minimum as stated by the port. Further, flexibility to reduce the rates on commercial consideration is already given to the ports.
- (xxvi). JNPT proposed to permit the existing lessee to allow storage of containers of some other third party in the leased yard. It is obvious that the original lessee will levy some charges on the third party which uses the leased area. This Authority advised JNPT vide Order dated 11 August 2003 to examine this issue further and if the conditions stipulated in Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963 are satisfied in this case. To a query in this regard, the port has stated that this would be covered under Section 34 of the MPT Act, 1963 since it involves lease of lands. Section 34 of MPT Act governs the mode of executing contracts on behalf of a major port trust, which is not at all relevant to the issue to be addressed. The JNPT is advised to have a relook on the matter keeping in view Clause 7 of the revised tariff guidelines.
- (xxvii). Some of the proposed provisions in the Scale of Rates which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

- (xxviii). (a). The statistics furnished by the JNPT for October 2004 and October 2005 indicates improvement in the productivity parameters. Citing the reason that the port has some equipments which are 10 years old and cannot be replaced for another 10 years as per Government guidelines, it has expressed the difficulty to indicate the bench mark levels of productivity. The JNPT may be advised to make a beginning and evolve productivity levels for various operations / services.
- (b). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of 3 years. Since the financial and traffic position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2009.

16 1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the JNPT which is attached as Annex-II.

16 2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the JNPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

16 3. The tariff of the JNPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. At any time, during the prescribed tariff validity period, if it is found that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the JNPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the JNPT is directed to furnish to this Authority the actual financial/performance details in the format prescribed for filing tariff proposal, alongwith its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If JNPT fails to provide such information within the stipulated time limit, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of JNPT. This apart, analysis of variations will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/06-Exty.]

Annex - I(a)

Jawaharlal Nehru Port Trust
Cost statement for the Port as a Whole

(Rs.in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates given by JNPT			Estimates moderated by TAMP.		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I	Operating Income										
	Container	21,502.88	29,967.79	32,366.05	35,330.27	24,077.21	23,581.81	26,968.70	24,723.74	23,581.81	26,968.70
	Cars	0.00	962.94	459.08	252.62	332.15	-	-	332.15	0.00	0.00
	Bulk	2,023.95	580.59	269.64	164.34	188.80	174.01	58.00	188.80	174.01	58.00
	Marine	16,089.43	17,662.42	15,447.28	14,476.52	14,803.35	16,002.88	17,750.32	15,818.75	17,090.55	18,942.83
	Estate	4,509.10	4,578.73	6,291.40	7,163.50	7,388.69	7,757.87	8,145.51	7,746.64	8,226.10	8,637.15
	Royalty/ Revenue share/ Other income from BOT operators #	1,855.92	4,986.16	8,175.47	-	-	-	-	-	-	-
	Total Operating Income	45,981.20	50,730.63	63,008.92	57,387.25	46,790.20	47,516.57	52,922.53	48,010.00	49,072.47	54,606.60
II	Operating Expenses										
	Container	10,917.23	12,960.54	15,243.33	15,363.04	19,452.47	17,311.71	19,118.76	16,264.77	14,207.64	15,708.25
	Bulk	2,021.81	1,507.56	1,006.22	1,553.15	1,655.89	1,656.03	1,519.49	1,563.46	1,571.60	1,578.30
	Marine	3,591.07	4,135.83	4,588.08	5,245.47	7,640.64	0,556.69	11,749.17	5,260.86	6,040.96	6,444.63
	Estate	1,029.82	1,286.22	1,601.78	3,924.40	2,756.19	2,861.14	3,030.30	2,651.96	2,711.63	2,821.16
	Direct Operating Expenses	10,359.93	19,090.15	22,439.41	26,006.06	31,605.19	30,305.57	35,517.72	25,740.05	24,531.83	25,552.35
III	Allocated Administration Exps	2,957.73	3,520.24	3,505.44	4,313.35	4,661.41	4,852.53	5,051.48	4,507.45	4,710.29	4,922.25
	Total Operating Expenses	21,317.66	23,410.39	25,944.85	30,399.41	36,166.60	35,238.10	40,569.20	30,248.30	29,242.12	31,474.60
IV	Operating Surplus	24,663.62	35,328.24	37,064.07	26,907.04	10,623.60	12,278.47	12,353.33	18,561.70	19,030.35	23,132.00
V	Miscellaneous Income	1,196.80	1,452.03	1,393.09	1,100.16	50.00	50.00	50.00	513.30	513.30	513.30

VI	Miscellaneous Expenditure	936.73	1,104.54	1,370.66	1,061.16	702.12	730.58	760.21	1,839.24	1,839.24	1,839.24
VII	Surplus	24,923.69	35,676.53	37,086.50	27,106.84	9,971.48	11,597.89	11,643.12	17,235.84	18,504.41	21,806.14
VIII	Capital Employed	126884.76	92,190.67	85,469.53	82,827.97	83,566.72	94,645.08	175,200.32	82,443.72	93,413.26	96,515.46
IX	Return on Capital Employed	23,473.68	17,055.27	15,811.86	12,279.88	12,535.01	14,197.21	36,230.05	12,239.76	13,885.19	14,351.12
X	Net Surplus after Return on Capital Employed	1,450.01	18,621.26	21,274.64	14,826.97	-2,563.53	-2,599.32	-14,636.93	4,996.08	4,619.22	7,455.02
XI	50% of actual net Surplus after return earned by JNPT from 02-03 to 05-06	28,086.43				-	-	-	9,362.14	9,362.14	9,362.14
XII	Total surplus of JNPT								14,358.23	13,981.36	16,817.17
XIII	Total net Surplus as a % of Operating Income	3.15%	31.70%	33.76%	25.84%	-5.48%	-5.47%	-27.66%	29.42%	28.49%	30.80%
XIV	Average Net Surplus as a % of Operating Income	23.61%				-12.87%			29.57%		

Note:

JNPT has proposed to operate Escrow account for the royalty receipts from the year 2005-06. Hence royalty/ revenue share is not considered from the year 2005-06 onwards.

Annex - I(b)

Jawaharlal Nehru Port Trust
Cost statement for the Bulk activity

(Rs in lakhs)

Particulars	Actuals			Projections		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
Traffic Handled (in tonnes)						
Fertilisers	52,906	5,833				
Liquid	2,679,441	3,488,385	4,009,000	4,371,000	4,400,000	5,000,000
Others	495,179	509,650	591,000	651,000	600,000	200,000
Vehicles(nos)	66,109	37,478	24,651	27,113	-	-
Vehicles(mt)	82,707	58,270	48,000	50,000	-	-
Operating Income						
Handling Charges	7.43	-	-	-	-	-
Wharfage	497.67	192.49	148.50	163.60	150.97	50.32
Storage Charges	75.49	77.15	15.84	25.00	23.04	7.68
Vehicles	962.94	459.08	252.62	332.15	-	-
Total Operating Income	1,543.53	728.72	416.96	520.95	174.01	58.00
Operating Expenses						
Power & Fuel	78.13	61.02	37.16	38.83	40.57	42.39
Water	38.34	35.34	44.77	26.03	27.09	25.00
Consumption of Material	(10.53)	0.95	2.94	2.00	2.00	2.00
Repairs & Maintenance	15.79	0.40	0.13	0.14	0.15	0.16
Minor Works	-	-	0.13	4.00	4.00	4.00
Employee Remuneration	331.58	272.48	104.25	113.02	126.10	131.77
Employee Welfare & Others	44.03	47.57	0.36	0.38	0.40	0.42
Printing & Stationery	1.39	2.27	1.80	1.88	1.96	2.05
Postage, Telegram & Telephone	2.41	1.98	1.51	1.56	1.65	1.72
Legal & Professional Charges	5.01	2.36	3.51	18.00	9.00	9.00
Training Expenditure	0.31	0.15	0.14	0.15	0.16	0.17
Other General Expenses	47.80	29.50	22.52	23.53	24.59	25.69
Depreciation	921.64	551.09	1333.93	1333.93	1333.93	1333.93
Engg Services	31.26	-	-	-	-	-
PPD	-	1.11	-	-	-	-
Direct Operating Expenses	1,507.56	1,006.22	1,553.15	1,563.46	1,571.60	1,578.30
Allocated Administration Expenses	278.04	158.05	52.14	237.09	247.76	258.91
Total Operating Expenses	1,785.60	1,164.27	1,605.29	1,800.55	1,819.36	1,837.21
Operating Surplus	(242.07)	(435.55)	(1,188.33)	(1,279.60)	(1,645.35)	(1,779.20)

Miscellaneous Expenditure	166.56	147.19	30.77	99.88	99.14	98.39
Total Expenses Before Interest	1,952.17	1,311.46	1,636.06	1,900.43	1,918.50	1,935.60
Net Surplus before Interest	(408.64)	(582.74)	(1,219.10)	(1,379.48)	(1,744.49)	(1,877.59)
Capital Employed	22186.00	7248.19	6168.55	6160.35	5102.75	4045.13
Return on Capital Employed	4104.41	1340.92	925.28	924.05	765.41	606.77
Net Surplus after Return on Capital Employed	-4513.55	-1923.65	-2144.38	-2303.53	-2509.90	-2484.36
50% of actual net Surplus after return earned by JNPT from 02-03 to 04-05 and estimated net surplus after return in 05-06				102.98	34.64	10.30
Total deficit of JNPT				-2200.55	-2475.26	-2474.06
Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	-292.38%	-263.98%	-514.29%	-422.41%	-1422.49%	-4265.40%
Average Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income		-356.88%			-2036.77%	

Annex - I(c)

Jawaharlal Nehru Port Trust
Cost statement for the Container activity

(Rs in lakhs)

Particulars	Actuals			Projections		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
TEUs Handled	1,038,434	1,138,868	1,338,982	888,400	870,000	995,000
Operating Income						
Handling Charges	26,290.86	28,381.53	32,634.86	22,704.56	21,601.18	24,704.80
Dwell Time Charges	2,373.72	2,981.50	1,584.46	1,252.54	1,226.59	1,402.83
Reefer Electricity & Monitoring	922.00	731.55	904.68	565.61	553.90	633.48
Income from Non-Std Cargo	214.15	97.52	44.16	27.11	29.82	32.80
Container moved to & from CFS (CWC)	167.06	117.72	137.86	118.45	116.00	132.67
Miscellaneous Charges	-	56.23	24.25	55.47	54.32	62.12
Total Operating Income	29,967.79	32,366.05	35,330.27	24,723.74	23,581.81	26,968.70
Operating Expenses						
Power	451.56	477.14	557.36	403.35	411.19	489.55
Fuel & Lubricants	458.89	606.39	741.37	512.61	522.58	622.16
Water	53.67	45.29	60.56	38.29	39.03	46.47
Consumption of Material	187.15	147.67	301.94	315.53	329.73	344.56
Repairs & Maintenance	16.59	11.52	14.15	14.79	15.46	16.16
Minor Works	10.93	5.15	6.83	16.00	16.66	17.34
Hire of Equipment	2,070.42	2,251.39	2,197.17	1,545.61	1,581.67	1,890.25
Hire of Ward/ Yard Cranes	5,938.06	6,298.32	4,196.83	3,386.00	133.00	-
Hire of New Cranes	-	-	-	1,614.00	1,686.63	1,762.52
Employee Remuneration	1,593.21	1,911.63	2,198.71	2,383.81	2,658.86	2,778.51
Incentive	177.47	219.33	392.16	182.18	178.41	204.04
Employee Welfare & Others	59.97	58.85	120.76	130.00	135.33	140.88
Printing & Stationery	19.32	15.00	11.49	21.00	21.86	22.76
Postage, Telephone & Telegram	4.96	3.85	3.76	7.05	7.34	7.64
Insurance	-	-	0.00	400.00	400.00	400.00
Legal & Professional Charges	20.85	32.20	5.08	42.50	44.24	46.06
Training Expenditure	4.52	6.39	3.86	12.00	12.49	13.00
Other General Expenses	119.63	988.59	137.32	184.86	192.44	200.33
Depreciation	1,378.39	1,574.02	4017.25	4640.92	5387.83	6253.65
Engg Services	363.64	471.34	269.78	281.92	294.60	307.85
PPD, Stores/ PMC & Others	31.31	119.26	126.66	132.35	138.30	144.52

Direct Operating Expenses	12,960.54	15,243.33	15,363.04	16,264.77	14,207.64	15,708.25
Allocated Administration Exps	2,240.01	2,375.17	2,659.42	2,782.90	2,908.13	3,038.30
Total Operating Expenses	15,200.55	17,618.50	18,022.46	19,047.67	17,115.77	18,747.24
Operating Surplus	14,767.24	14,747.55	17,307.81	5,676.07	6,466.04	8,221.46
Miscellaneous Income	1.16	860.65	529.42	205.32	205.32	205.32
Miscellaneous Expenditure	786.85	968.78	764.35	819.55	853.58	886.50
Net Surplus before Interest	13,981.55	14,639.42	17,072.88	5,061.84	5,817.78	7,540.27
Capital Employed	28,344.61	33,904.70	32,059.29	36,205.26	42,087.07	48,253.07
Return on Capital Employed	5243.75	6272.37	4808.89	5430.79	6313.06	7237.96
Net Surplus after Return on Capital Employed	8737.79	8367.05	12263.99	-368.95	-495.28	302.31
50% of actual net Surplus after return earned by JNPT from 02-03 to 04-05 and estimated net surplus after return in 05-06				4865.51	4634.26	4759.71
Total surplus of JNPT				4496.56	4138.98	5062.03
Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	29.16%	25.85%	34.71%	18.19%	17.55%	18.77%
Average Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	29.91%			18.17%		

Annex - I(d)

Jawaharal Nehru Port Trust
Cost statement for the Marine activity

(Rs in lakhs)

Particulars	Actuals			Projections		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
No of Vessels	2,126	2,060	2,213	2,291	2,487	2,762
GRT of vessels	49,009.512	46,463.662	49,408.156	51,094.806	54,881.876	60,646.146
Average GRT	23.052	22.555	22.327	22.302	22.068	21.957
Operating Income						
Port Dues	3,792.80	3,376.53	3,218.06	3,664.25	3,913.13	4,329.06
Pilotage	9,600.53	8,416.58	7,959.37	8,797.64	9,452.56	10,428.70
Berth hire	4,100.91	3,540.59	3,155.36	3,229.36	3,597.36	4,057.57
Other Income	168.13	113.58	143.73	127.50	127.50	127.50
Total Operating Income	17,662.42	15,447.28	14,476.52	15,818.75	17,090.55	18,942.83
Operating Cost						
Power & Fuel	551.00	568.10	914.34	687.42	763.96	871.11
Water	19.17	18.11	22.68	24.53	27.83	32.30
Consumption of Material	182.54	268.05	193.46	202.17	211.27	220.78
Repairs & Maintenance	422.25	522.58	135.18	141.26	147.62	154.26
Minor Works	26.35	18.34	8.35	42.89	44.65	46.48
Dredging	838.31	949.31	1,285.76	1,400.00	1,457.40	1,517.15
Manning of Tugs	145.27	174.40	184.03	192.31	200.96	210.00
Manning of Port Crafts	207.58	206.66	219.39	229.26	239.58	250.36
Hire of Tugs/Pilot Launches/Security	1,048.01	1,080.29	882.35	954.55	1,051.76	1,220.62
Employee Remuneration	290.65	320.25	342.33	370.74	413.66	432.27
Employee Welfare & Others	42.55	44.68	41.45	43.32	45.27	47.31
Printing & Stationary	1.71	1.77	2.43	2.25	2.34	2.44

Postage, Telegram, Telephone & Telex	3.73	3.94	3.54	3.70	3.87	4.04
Insurance	3.96	1.89	1.74	1.82	1.90	1.99
Legal & Professional charges	21.14	7.65	11.29	20.00	20.82	21.67
Training expenditure	1.28	2.57	1.02	1.06	1.11	1.16
Expenditure on ISPS	-	22.35	1.92	2.00	2.08	2.17
Other General Expenses	29.20	49.93	202.19	85.30	88.80	92.44
Depreciation	301.13	327.21	792.02	856.08	1316.08	1316.08
Direct Operating Expenses	4,135.83	4,588.08	5,245.47	5,260.66	6,040.96	6,444.63
Allocated Administration Exps	762.78	720.64	984.34	1093.06	1142.25	1193.65
Total Operating Expenses.	4,898.61	5,308.72	6,229.81	6,353.72	7,183.21	7,638.28
Operating Surplus	12,763.81	10,138.56	8,246.71	9,465.03	9,907.34	11,304.55
Miscellaneous Income	1,451.67	532.44	650.74	307.98	307.98	307.98
Miscellaneous Expenditure	206.77	206.82	260.95	274.26	278.77	283.65
Net Surplus before Interest	14,008.71	10,464.18	8,636.50	9,498.75	9,936.55	11,328.88
Capital Employed	14,634.09	13,573.21	12,466.50	12,364.42	19,752.38	19,040.33
Return on Capital Employed	2707.31	2511.04	1869.98	1854.66	2962.86	2856.05
Net Surplus after Return on Capital Employed	11301.40	7953.14	6766.53	7644.09	6973.70	8472.83
50% of actual net Surplus after return earned by JNPT from 02-03 to 04-05 and estimated net surplus after return in 05-06				2938.78	3170.02	3155.04
Total surplus of JNPT				10582.86	10143.72	11627.88
Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	63.99%	51.49%	46.74%	66.90%	59.35%	61.38%
Average Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	54.07%			62.55%		

Annex - I(e)

Jawaharlal Nehru Port Trust
Cost statement for the Estate activity

(Rs in lakhs)

Particulars	Actuals			Projections		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
Operating Income						
Rent on Land	3,889.02	4,089.94	4,014.52	4,308.16	4,523.57	4,749.75
Rent on Building	327.35	318.74	308.64	238.11	250.02	262.52
Rent from Township	15.82	19.12	20.26	95.08	99.83	104.82
Recovery of Electricity Charges	249.08	220.10	197.84	162.00	170.10	178.61
Recovery of Water Charges	91.03	99.72	122.33	139.47	146.44	153.77
Miscellaneous Income	6.43	6.68	15.75	10.00	5.00	5.00
Land Rent from GTIPL	-	1,537.10	2,484.16	2,514.87	2,640.61	2,772.64
Land Rent from GTIPL on additional land	-	-	-	278.95	390.53	410.06
Total Operating Income	4,578.73	6,291.40	7,163.50	7,746.64	8,226.10	8,537.15
Operating Expenses						
Power, Fuel	378.77	424.89	439.44	459.21	479.32	492.55
Water	202.89	202.82	254.01	220.00	229.02	238.41
Repairs & Maintenance	207.25	221.49	234.52	245.07	256.10	267.62
Minor Works	1.06	5.85	525.00	80.00	83.28	88.69
Employee Remuneration	14.11	16.16	17.26	10.72	21.58	22.53

Printing & Stationery	0.51	0.33	0.60	0.55	0.68	0.70
Postage, Printing & Stationery	0.90	1.18	1.14	1.00	1.04	1.08
Legal & Professional Charges	5.89	7.15	7.11	9.00	9.37	9.75
Plantation	97.99	133.42	89.62	93.65	97.86	102.26
Non-CISF	55.92	72.28	83.42	80.44	84.06	87.84
Other General Expenses	91.50	147.46	694.43	76.31	76.81	79.96
Depreciation	339.37	253.60	1242.63	1242.63	1242.63	1290.13
PPD & ES Expenses	-	115.15	335.22	124.79	129.90	135.23
Direct Operating Expenses	1,285.22	1,601.78	3,924.40	2,651.96	2,711.63	2,821.18
Allocated Administration Exps	239.40	251.59	617.45	394.40	412.15	430.70
Total Operating Expenses	1,525.62	1,853.37	4,541.85	3,046.36	3,123.78	3,251.88
Operating Surplus	3,053.11	4,438.03	2,621.65	4,700.28	5,102.32	5,385.27
Miscellaneous Expenditure	198.58	190.68	5.09	816.06	786.49	757.99
Net Surplus before Interest	2,944.53	4,247.35	2,616.56	3,884.22	4,315.83	4,627.29
Capital Employed	27,025.96	30,743.43	32,133.63	27,713.69	26,471.06	25,180.93
Return on Capital Employed	4599.80	5687.53	4569.78	3906.79	3720.40	3526.88
Return on business related assets at Risk free rate #	-	-	105.94	123.46	123.46	123.46
Net Surplus after Return on Capital Employed	-2055.27	-1440.19	-2059.17	-146.04	471.97	976.95
50% of actual net Surplus after return earned by JNPT from 02-03 to 04-05 and estimated net surplus after return in 05-06	-	-	-	1454.88	1523.22	1437.09
Total surplus of JNPT	-	-	-	1308.84	1995.20	2414.04
Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	-43.25%	-22.89%	-28.75%	16.90%	24.25%	27.95%
Average Net Surplus/Deficit as a % of Operating Income	-	-32.17%	-	23.03%	-	-

Note: Assets not directly used in the business to the tune of Rs 668.42 lakhs is considered for ROCE at 6.35% for the year 2005-06 and 7.4% for the year 2006-07 and 2007-08

Annex-II

SCALE OF RATES

CHAPTER - I

1.1: DEFINITIONS – GENERAL

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). "Cold move" shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (iv). "Hazardous Chemicals" mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.

- (v). **"Port area"** means the custom.bound area / Port operational Area of the Port.
- (vi). **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (vii). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (viii). **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (ix). **"Transhipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (x). **"Over dimensional Container"** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xi). **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xii). **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xiii). **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers.

- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (vi).
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo / container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (e). For the purpose of this concession, cargo/ container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (f). The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the JNPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 13%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the JNPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges-in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (x). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.

- (xi) (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the JNPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xii) (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The JNPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The JNPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the JNPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

CHAPTER – II

VESSEL-RELATED CHARGES

2.1. SCHEDULE OF PORT DUES:

Sl. No.	Vessels Chargeable	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)	
1.	(a). Bulk Vessels	0.1386	3.64	The due is payable on each entry into the port
	(b). Container Vessels	0.1071	2.80	
	(c). Car Carrier Vessels (Ro-Ro)	0.0693	1.81	
2.	Vessels of 10 tonne and upward other than those covered above (except fishing boats)	0.1071	2.80	-do-
3.	Tug boats and river boats whether propelled by steam or diesel or other mechanical means	0.1071	2.80	-do-
4.	Off-shore vessels	-	0.94	-do-

Notes:

- (1). (i). Port Dues of a vessel entering the Port of Jawaharlal Nehru will be assessed on its total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (ii). Port Dues shall be applicable as coastal or foreign-going as per the status of the vessel at the time of entry into the port.
- (2). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

- (3). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
- (i). Vessel entering the port for repairs, dry docking in bunkers, provisions or water or for change of goods or discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in passengers or cargo.
 - (ii). Telegraph vessel.
- (5). (i). A vessel in distress with cargo or property brought into the port shall be charged full port dues.
- (ii). A vessel in distress without any cargo brought into the port shall be charged 75% of the port dues.
- (6). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (7). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (8). **MBPT PORT DUES:**

Vessels Chargeable	Rate per GRT	Due how often chargeable in respect of same vessel
A vessel, which enters the Mumbai Port limits, but does not discharge or take in any cargo or passenger for the MBPT (with the exception of such unshipment and reshipment of cargo as may be necessary for purpose of repairs.)	39.35% of the Port dues as prescribed in the MBPT Scale of Rates from time to time.	The due is payable on each entry into the Port.

2.2. A. SCHEDULE OF PILOTAGE-CUM-TOWAGE FEE:

Sl. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	First 30000 GRT	0.2381	6.24
2.	Above 30000 upto 60000 GRT	0.1908	4.99
3.	Above 60000 GRT	0.1669	4.37

2.2. B. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES:

Vessels requisitioning pilot's services for shifting from one berth to another shall be charged as follows in addition to the rates prescribed in the above schedule.

Sl. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	First 30000 GRT	0.0476	1.25
2.	Above 30000 upto 60000 GRT	0.0381	0.99
3.	Above 60000 GRT	0.0333	0.87

2.2.C. SCHEDULE OF SHIFTING CHARGES FOR SHIFTING TO NHAVA JETTY, BOMBAY PORT LIMITS, ANCHORAGE BERTH OR ANYWHERE WITHIN THE JNPT LIMITS:

Sl. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	First 30000 GRT	0.1190	3.12
2.	Above 30000 upto 60000 GRT	0.0954	2.49
3.	Above 60000 GRT	0.0834	2.18

Notes:-

- (1). The fee leviable for piloting-cum-towing of the vessels in and out of harbour as shown in the Schedule shall include services of pilots and tugs and other craft as may be required for one inward and one outward operations and shifting/s of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges.
- (2). The minimum charges under the schedule for pilotage – towage fees for each visit to the Port shall be US\$189 for Foreign-going vessels and Rs.4953.31 for Coastal vessels.
- (3). Pilotage-cum-Towage shall be charged 50% of the prescribed rates for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg, i.e. either Foreign-going or Coastal.
- (4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
 - (a). If a working cargo vessel at berth or /mooring is shifted / inberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE".
 - (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate berth when cargo vessels arrive.
- (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
- (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

2.2.D. COLD MOVE CHARGES:

Sl. No.	Description	Rate
(a).	In case the vessel has to be brought in and taken out as cold move.	Two times the normal rates.
(b).	In case the vessel has one way cold move with engines shut off and the other way normal move with engines running.	One and half times the normal rates.
(c).	Any shifting with cold move.	Twice the normal rates

2.2.E. CANCELLATION CHARGES AND DETENTION CHARGES FOR PILOTS:

Sl. No.	Description	Rate	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	Cancellation of requisition for the services of Pilot with less than four hours notice	63.00	1651.10
2.	Detention of Pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made		
	(a). For the 1 st hour	63.00	1651.10
	(b). For subsequent hour or part thereof	31.50	825.55

2.2.F. PILOTAGE FEE FOR VESSELS NOT REQUIRING TUG ASSISTANCE:

Sl. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	Pilotage for Vessels not requiring tug assistance	0.088	2.31
Note: The minimum charges for each visit to the port shall be US\$ 126 in case of Foreign-going vessels and Rs.3302.20 in case of Coastal vessels.			

2.3. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES:

Sl. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	For occupying JNPT Berth:		
	(a). Container Berth	0.0037	0.09
	(b). Landing Jetty	0.0037	0.09
2.	For occupying Anchorage Berth	0.0018	0.04

2.4. SCHEDULE OF FRESH WATER CHARGES (for water supplied to vessels for their own use):

Sl. No.	Description	Unit	Rate per metric tonne
1.	Foreign-going Vessel	US\$	2.52
2.	Coastal Vessel	Rs.	66.04
3.	ONGC Supply Vessels	Rs.	66.04

Notes:

- (1). A composite berth hire charge shall be levied, at the rate of US\$ 0.1834 per hour or part thereof in respect of foreign-going boat/ barge or a country craft and at the rate of Rs.4.80 per hour or part thereof in respect of coastal boat/ barge or a country craft occupying any of the JNPT berths or assisting in overside operation of a steamer berth alongside any of the berths or at anchorage for purposes of cargo operation or any other purpose.

- (2). A Composite berth hire charge shall be levied at the rate of Rs.126 per day or part thereof in respect of small crafts (*), passenger launches or country crafts, other than those hired by the JNPT, mooring at the landing jetty or any other berth.

*(A small craft shall mean a vessel not more than 20 meters in length.)

- (3). (i). Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below: -

- | | |
|--|---------|
| (a). Container/Car carrier vessels | 2 Hours |
| (b). All other than vessels at (1) above | 6 Hours |

- (ii). Cargo operation in respect of the container vessel shall be considered complete after container lashings for which a period of 4 hours will be allowed after completion of loading.

- (iii). Cargo operation in respect of the export of Rice, Wheat and Direct Reduced Iron shall be considered complete after inerting/ fumigation and survey. The time allowed for fumigation, inerting and survey shall be reckoned as 24 Hours after completion of loading operations.

- (iv). Cargo operation in respect of the export of Liquid Cargo shall be considered complete after pigging out/flushing out operations. The time for flushing out/pigging out shall be reckoned as 8 Hours after completion unloading where ships equipment is involved.

- (v). All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (viii) below.

- | | | |
|---|--------------------------|---------|
| 2 | (a). Bulk/Tanker Vessels | 4 Hours |
| | (b). All other Vessels | 1 Hour |

- (vi). Vessels idling the Port's Cargo operation facilities due to not being ready to work even though the port is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (viii) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.

- (vii). Vessels carrying liquid cargo like Furnace oil, Carbon Black Feed Stock (CBFS) and Bright stock, viscous grades of lube oil, must have adequate heating arrangements on board the vessel to ensure and maintain the following average discharges rates for effective working of 20 hours per day.

- | | | |
|------|-------------------------|-----------------|
| (a). | Furnace oil | 400 MT per hour |
| (b). | Carbon Black Feed Stock | 300 MT per hour |
| (c). | Bright Stock | 40 MT per hour |

In case it is observed that the vessel taken to berth does not have proper heating arrangements in working condition and the discharge rate is less than the above specified rates, the JNPT reserves the right to pull the vessel out at the cost and risk of the vessel agent in case any other vessel is waiting for berthing or to charge the penal berth hire mentioned at (viii) below, if the vessel is permitted to continue discharge.

- (viii) Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond the prescribed hours mentioned above.

Sl. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	Upto 6 hours	0.0378	0.99
2.	above 6 hours but upto 12 hours	0.1134	2.97
3.	above 12 hours but upto 18 hours	0.2268	5.94
4.	above 18 hours per day or part of thereof	0.3024	7.92

- (ix) Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the port or to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (x) If the berth is not immediately required, the port at its discretion, may allow a vessel to occupy berth after completion of cargo operation till such time as declared by the Port without attracting the penal berth hire. In this case normal berth hire charges shall be levied.
- (4) (a) There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail.
- The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b) There shall be a " Penal berth hire " equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- (c) The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions
- (5) The period of 1-hour for levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/ jetty/ anchorage berths. The berth hire charges are composite charges inclusive of work beyond normal shift hours including Sundays and holidays
- (6) For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher, shall be levied extra.
- (7) For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

- (8). The fees for according 'priority/ ousting priority' realised in advance alongwith the requisition for priority/ousting priority shall be refunded if berthing is allowed only in the normal course of the vessel's arrival turn.
- (9). The berth hire for the period in which the status of the vessel changes shall be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant of 1 hour.
- (10). **Berth hire charges for Shallow Water Berth, Port Craft Berth & Port Craft Jetty:**
- Schedule no.2.3 of Berth hire subject to a minimum 20% discount in the applicable rates will apply to these berths. Note no. 1 and 2 to the Berth hire charges shall also be applicable to the above-mentioned berths.
- (11). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.

CHAPTER – III

CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
- (ii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iii). Handling charges for container more than 40' length and upto 45' in length will be 200 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the applicable charges under clause 3.3.1. Such a container will also include damage containers and any other types requiring special devices.

3.3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port

A. NORMAL CONTAINERS:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (In Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	2210	1785	1326	1071
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	786	786	786	786
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1105	1105	1105	1105
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	340	340	340	340

B. REEFER CONTAINERS:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	2210	1785	1326	1071
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	786	786	786	786
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1105	1105	1105	1105
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	340	340	340	340

C. HAZARDOUS CONTAINERS:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to Container yard or vice versa	2763.00	1658.00
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	983.00	983.00
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1381.00	1381.00
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	425.00	425.00

D. TRANSHIPMENT CONTAINERS:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Foreign Container	
		Loaded	Empty
1.	1 – 3000 TEUs	2550	2210
2.	3001 – 6000 TEUs	2380	2040
3.	6001 – 9000 TEUs	2210	1870
4.	Thereafter	2040	1700

Notes:

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose the identity as transshipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (3). Sliding Volume discount for transshipment containers on incremental traffic moved between Cochin Port/ Tuticorin Port and JNPT are as follows:

Volume TEUs per year	1 st year rebate	2 nd year rebate	3 rd year rebate	4 th year rebate
Upto 6000 TEUs	Nil	Nil	Nil	Nil
6001 - 9000 TEUs	200	150	100	Nil
9001 - 15000 TEUs	250	200	150	Nil

- (4). Parking space for mobile harbour cranes away from berths, free of cost to port customers.

E. OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	4420	3570	2652	2142
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	1573	1573	1573	1573
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2210	2210	2210	2210
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	680	680	680	680

F. SHUTOUT CONTAINERS:

Sl. No.	Description	Rate per TEU	
		Foreign-going vessel (In US \$)	Coastal vessels (In Rs.)
1.	Shutout Charges	35.0115	1529
2.	Transportation of shutout container from any place in the Port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal.	1275	1275

G. REEFER MONITORING AND CONNECTION:

Sl. No.	Description	Rate per TEU			
		Foreign-going vessel (In US \$)		Coastal vessel (In Rs.)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	3.502	3.502	153	153

Note: Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Restow Containers also.

H. OTHER SERVICES RENDERED:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for Delivery.	1445	1445	1445	1445
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	170	170	170	170

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.3.2. REBATES:

With the prior permission of JNPT authorities, rebates as follows shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements when the JNPT equipments are out of order or not available because they are hired to other user or for any other reason.

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign vessels		Coastal vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1(a)	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa -				
	Upto 20' in length -	510	510	306	306
	Over 20' in length -	680	680	408	408
1(b)	Transshipment containers handled at Shallow draught berth				
	Upto 20' in length -	255	255	153	153
	Over 20' in length -	340	340	204	204
2.	If the Port user employs his own Tractor Trailer (T.T.) for transporting containers from Quay to container yard or vice versa				
	Upto 20' in length -	255	255	153	153
	Over 20' in length -	383	383	230	230
3.	If the user brings his own equipment for lifting containers from container yard to truck and vice versa. -				
	Upto 20' in length -	213	213	213	213
	Over 20' in length -	319	319	319	319
4.	Rebate on Shut out charges on Containers shut out from Private yard				
	20' in length -	US\$14.875	-	390	-
	40' in length -	US\$22.3125	-	585	-

5. If the Port user provides lashing/unlashing gang for lashing operations of containers, then a rebate of Rs.26 per foreign container and Rs.16 per coastal container in handling charges shall be allowed. The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

6. Any vessel performing more than 1,000 TEUs in a single call, shall qualify for a rebate amounting to the following percentage of the total handling charges applicable for the vessel:

- More than 1000 TEUs but upto 1200	2%
- More than 1200 TEU's but upto 1500	3%
- More than 1500 TEU's but upto 1800	4%
- More than 1800 TEU's but upto 2200	5%
- More than 2200 TEU's but upto 2600	6%
- More than 2600 TEU's	7%

7. No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipments.

3.3.3. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In US \$)		Rate per container per day or part thereof (In Rs.)	
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length
1.	Non-ICD Import & export - loaded				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	2.7625	5.525	121	241
	16-30 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965
2.	Non ICD Import & Export- Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	2.7625	5.525	121	241
	16-30 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965
3.	ICD Import & export loaded - moved by road				
	First 7 days	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	2.7625	5.525	121	241
	16-30 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965
4.	ICD Import & export empty moved by road				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	2.7625	5.525	121	241
	16-30 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965
5.	ICD Import & Export loaded or empty moved by rail				
	First 15 days	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	2.431	4.862	106	212
	31-45 days	4.862	9.724	212	425
	Thereafter	9.724	19.448	425	849
6.	Transshipment - Loaded				
	First 30 days	Free	Free	Free	Free
	31-45 days	2.7625	5.525	121	241
	Thereafter	5.525	11.05	241	483
7.	Transshipment - Empty				
	First 15 days	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	2.7625	2.7625	121	121
	31-45 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965
8.	Shutout - loaded & empty				
	1-15 days	2.7625	5.525	121	241
	16-30 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965
9.	Back to Town - Loaded & Empty				
	First 3 days	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	2.7625	5.525	121	241
	16-30 days	5.525	11.05	241	483
	Thereafter	11.05	22.10	483	965

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the JNPT for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (12). The storage charges shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.

3.3.4. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

HATCH COVER CHARGES

A. OPENING OF HATCH COVER AND REPLACING IT:

Description	Rate per Hatch Cover	
	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)
When placing it on the quay	52.513	1376
Without placing it on the quay	21.00	551

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

B. ONE HATCH TO ANOTHER HATCH OR WITHIN THE SAME HATCH:

Description	Rate per TEU			
	Foreign-going vessels (in US\$)		Coastal vessels (in Rs.)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a). Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	17.502	17.502	459	459
(b). Other than (a) mentioned above	70.015	70.015	1838	1838

3.3.5. STORAGE CHARGES ON UNCLEARED GOODES:

Dwell time charges to be levied in respect of cargo which are sold in accordance with Sections 61 and 62 of Major Port Trusts Act, 1963 –

Description	Rate per metric tonne per day (in Rs.)
Storage of cargo in covered space destuffed from the long standing containers in case the original consignee comes forward to take delivery of cargo	25.50
Warehouse rental charges from 6 th day till 20 th day (both days inclusive) after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo. First 5 working days are free.	76.50
Warehouse rental charges from 21 st day onwards after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo.	102.00

3.3.6. PROCEDURE AND CHARGES FOR INTER TERMINAL TRANSFER OF TRANSHIPMENT OF CONTAINERS BETWEEN THE JNPT AND THE NSICT**A. Procedure for handling transhipment (TP) containers:**

- (i). TP Containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and, the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
- (ii). Similarly, TP Containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.

B. Charges for handling TP containers:

- (i). If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under:

50% of transhipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT. For the same container the NSICT will charge 50% of the transhipment container handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of Rs. 1428/- (for 20') and Rs. 2142/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

- (ii). If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:

The NSICT will charge 50% of transhipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates. For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of Rs. 1282/- (for 20') and Rs. 1923/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

CHAPTER – IV

CHARGES FOR DRY BULK AND GENERAL CARGO

4.1. WHARFAGE:

Sl. No.	Classification	Rate per metric tonne (in Rs.)	Coastal rate per metric tonne (in Rs.)
1.	Cereals/Pulses/Oilseeds	32.50	19.50
2.	Foodgrains	32.50	19.50
3.	Oil Cakes	32.50	19.50
4.	Sugar	37.50	22.50
5.	Salt	32.50	19.50
6.	Pig Iron	97.50	58.50
7.	Steel and Metal Scrap	65.00	39.00
8.	Steel Pipes		
	a) Length less than 12 mtrs.	117.50	70.50
	b) Length 12 metres or more	135.00	81.00
9.	Steel Coils	107.50	64.50
10.	Iron Ore Pellets	57.50	57.50
11.	Iron Ore fines and lumps	37.50	37.50
12.	Bauxite	50.00	30
13.	Direct Reduced Iron/Hot Briquette iron	57.50	34.50
14.	Sized coal having not more than 10 mm dia-meter	37.50	22.50
15.	Asbestos	75.00	45.00
16.	Arms and ammunition	125.00	75.00
17.	Over dimensional Cargo	625.00	375.00
18.	Break Bulk	107.50	64.50
19.	Machinery parts	107.50	64.50
20.	Limestone	55.00	33.00
21.	Cement		
	– upto 5.0 lacs tonnes per annum	42.50	25.50
	– above 5.0 lacs tonnes per annum	38.25	22.95
22.	Cement Clinker	42.50	25.50
23.	Wood pulp	42.50	25.50
24.	Paper rolls	42.50	25.50
25.	Timber/Wood/Bamboo	75.00	45.00
	Per Cum	65.00	39.00
26.	Steel Slab / steel billets	135.00	81.00
27.	Unenumerated Items	135.00	81.00
28.	Cargo abandoned/excess landed/confiscated by customs, uncleared/condemned by Port Health Authority and ultimately destroyed by JNPT/salvaged.	50.00	30.00

Note:

Before classifying any cargo under "unspecified" category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.

4.1.2. VOLUME DISCOUNT FOR HANDLING CEMENT:

Vessels carrying Cement will be eligible for availing discounts on incremental traffic:

Traffic	Discount
Upto 300000 MTS	NIL
Above 300000 but upto 400000 MTS	5% of Wharfage charges on exceeded quantity.
Above 400000 but upto 500000 MTS	10% of Wharfage charges on exceeded quantity.
Above 500000 MTS	15% of Wharfage charges on exceeded quantity.

4.2. HANDLING CHARGES (WITH GRAB UNLOADER):

Handling charges for steel coils and General Cargo with Grab unloader shall be Rs.50/- per Metric Tonne for foreign cargo and Rs.30/- per tonne for coastal cargo.

Notes:

- (1). Package exceeding dimensions of 6 mts. X 2.5 mts. X 2.5 mts. or 3 MT in weight shall be charged at rates applicable to Over Dimensional cargo.
- (2). Definition of Over Dimensional cargo shall not apply to steel pipes/coils slabs/steel billets.
- (3). Wharfage charges on Timber/Wood/Bamboo shall be based on per metric tonne or per cubic meter, whichever is beneficial to the Port.
- (4). In respect of vessels carrying on overside operation of loading and unloading of cargo without involving usage of berths, wharfage charges at the rate of 75 per cent of applicable rate shall be levied.
- (5). In respect of vessels carrying on loading and unloading of operation of cargo at the anchorage berth, wharfage charges at the rate of 50 per cent of applicable rate shall be charged.
- (6). Any cargo temporally unloaded from a vessel on the jetty and reshipped back into the same vessel during the same voyage, will be liable to pay the import as well as export wharfage charges as may be applicable depending on the type of cargo.
- (7). Items of goods free of Wharfage:
 - (i). Bonafide passengers' baggage and seamen's baggage and personal effect accompanying them.
 - (ii). Postal articles/mail bags, manifested or unmanifested.
 - (iii). Ships stores and provisions for crew for consumption during voyage other than bunkering oil.

4.3. DWELL TIME CHARGES:

Dwell time charges per day for items specified in clause 5.1 shall be levied at the rates given below:

Sl. No.	Item	Rate per metric tonne per day or part thereof (in Rs.)
1.	Import	
	1-7 days	Nil
	8-14 days	8.00
	15 - 21 days	16.00
	Thereafter	32.00
2.	Export	
	1 - 15 days	Nil
	Thereafter	8.00

Notes:

- (1). In case of import, dwell time shall be calculated from the day following the day the vessel discharge is completed.

- (2). In case of export, dwell time shall be calculated from the day following the day of receipt of cargo in JNPT.
- (3). The export cargo which could neither be exported/nor found suitable for export shall be taken back to town by the consignor on payment of dwell time charges. A free period of 3 days will be allowed for such cargo from the day following the day of entry in JNPT and thereafter the dwell time charges shall be levied at the rate of Rs.8 per metric tonne per day or part thereof.
- (4). Free dwell time allowed shall be exclusive of custom notified holidays and port non-working days.
- (5). The demurrage shall not accrue for the period during which the JNPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to it when requested by the user.

4.4. WEIGHING CHARGES:

- (1). The charges for using weigh bridge facility by the users for any cargo shall be Rs.2 per MT.

CHAPTER - V

CHARGES ON MOTOR VEHICLES OR ANY OTHER EQUIPMENTS PASSING THROUGH THE PORT

5.1. STEVEDORING CHARGES:

Sl. No.	Item	Rate per vehicle/equipment (in Rs.)	Coastal Rate (in Rs.)
1.	Import/Export	35.00	21.00
2.	Transhipment	40.00	24.00

5.2. WHARFAGE CHARGES:

Sl. No.	Item	Rate as a % of the following	Coastal Rate (in Rs.)
1.	Import	0.50 of the CIF Value	0.30 of Coastal Bill of Lading Value
2.	Export	0.50 of the FOB Value	0.30 of Coastal Bill of Lading Value
3.	Transhipment	0.65 of the CIF/FOB Value	0.195 of Coastal Bill of Lading Value

5.3. DWELL TIME CHARGES:

A. IMPORT/EXPORT/TRANSHIPMENT:

Sl. No.	Days	Gross weight of the motor vehicle/equipment in MT			
		<1.0	>= 1.0 <= 5.0	>= 5.0 <= 10.0	>= 10.0
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1.	1-15 days	Free	Free	Free	Free
2.	16-30 days	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	Thereafter	50.00	100.00	200.00	400.00

B. BACK TO TOWN:

Sl. No.	Days	Gross weight of the motor vehicle/equipment in MT			
		<1.0	>= 1.0 <= 5.0	>= 5.0 <= 10.0	>= 10.0
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1.	0-3 days	Free	Free	Free	Free
2.	4-14 days	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	15-21 days	50.00	100.00	200.00	400.00
4.	Thereafter	100.00	200.00	400.00	800.00

Notes:

- (1). The Dwell time charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purposes of storage of cars.
- (2). Dwell time for import/transshipment of motor vehicles shall be calculated from the day following the last day of landing.
- (3). Dwell time for export/back to town of motor vehicles shall be calculated from the day following the day of receipt in the JNPT.
- (4). The port user will have to pay an amount equivalent of 0.5% of FOB/CIF value as the case may be in addition to the wharfage charges as mentioned above if the ports equipment is used for loading/unloading of motor vehicles.
- (5). Any vehicle meant for export taken back to town for any reason is termed as back to town vehicle and will be subject to dwell time as given in above schedule.
- (6). Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle/equipment is brought in is Rs.50 per vehicle/equipment.

5.4. RECOVERY CHARGES FOR USE OF SPECIALIZED INFRASTRUCTURE FOR RECEIVING AND HANDLING VEHICLES ARRIVING BY TRAIN:

Sl. No.	Description	Rate per vehicle (in Rs.)
1.	Motor Vehicles of less than 16.5 HP	195.00
2.	Motor Vehicle of Rs. 16.5 HP or above	290.00

CHAPTER - VI**MISCELLANEOUS CHARGES****6.1. LICENCE FEE FOR PASSENGER LAUNCHES AND CARGO LIGHTERS:**

Licence Fees at the rate of Rs.200 per annum will be charged for passenger launches/boats, mechanically propelled harbour crafts, cargo lighters, mechanically propelled deep sea trawlers, dump barges and other small crafts excluding non-mechanically propelled fishing boats, plying within the port limits of Jawaharlal Nehru Port, Licence will be issued subject to fulfillment of the following conditions:

- (i). The applicant should be in possession of a valid passenger boat's survey certificate issued by the MMD under the relevant provision of Indian Vessel Act.
- (ii). The launches/boats must be manned as per statutory requirement specified.

6.2. WHARFAGE ON BUNKERING OIL SUPPLIED TO VESSELS:

Sl. No.	Item	Rate per metric tone (in Rs.)
1.	Wharfage on bunkering oil supplied to vessels	25.00

6.3. PENALTY CHARGE FOR CANCELLATION OF VIA ISSUED EARLIER:

Sl. No.	Item	Rate per occasion per VIA (in Rs.)
1.	Penalty charges for cancellation VIA issued earlier	1000.00

6.4. HIRE CHARGES FOR FLOATING CRAFT:

Sl. No.	Name of the Craft	Rate per hour or part thereof (in Rs.)
1.	Tugs	10000.00
2.	Pilot Launches	1500.00
3.	Survey Launch	3000.00
4.	Mooring Launch	800.00
5.	M.L. Shevali/Apporva	1500.00

Notes:

- (1). Hire charges for floating craft shall be paid for a minimum of four hours.

6.5. MANPOWER HIRING CHARGES:

Sl. No.	Classification	Rate per person per hour (in Rs.)
1.	Managerial	100.00
2.	Others	75.00

Notes:

- (1). Manpower hiring charges shall be paid for a minimum of 4 hours.
- (2). The liability of personnel risk and compensation under any statute in force has to be borne separately by the party requisitioning services of the JNPT personnel.

CHAPTER - VII**ESTATE RELATED CHARGES****7.1. ESTATE RENTALS:**

Sl. No.	Item	Rate per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
1.	License Fee for office accommodation allotted to commercial agencies, banks, Government anywhere in the port except the old building of JNPT and Township area	166.38
2.	License Fee for office accommodation allotted to various agencies in the old buildings of JNPT.	85.00

Sl. No.	Item	Rate per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
3.	License Fee for open space allotted to: (A). All lessees other than Government Dept. (a). Developed Space: (i). Inside Port area (ii). Outside Port area (b). Undeveloped Space: (i). Inside Port area (ii). Outside Port area for construction and maintenance of warehouses (iii). Outside Port area for any purpose above in Section 1-3(A) (b) (ii) (B). Government Departments (a). Developed Space (i). Inside Port area (ii). Outside Port area (b). Undeveloped Space (i). Inside Port area (ii). Outside Port area	 16.00 14.00 14.00 7.00 25.00 8.00 7.00 7.00 6.00
4.	Rent for residential Accommodation allotted in Port Township to (a). Employee of other Government agencies and Public Sector undertakings: (i). 'A' Type (ii). 'B' Type (iii). 'C' Type (b). Employee of other than 'a' mentioned above (i). 'A' Type (ii). 'B' Type (iii). 'C' Type	Per flat per month or part thereof 1300.00 2000.00 2600.00 2800.00 3700.00 4800.00

GENERAL NOTE:

All the conditions / notes stated herein under to govern the rates prescribed under Estate related charges of Chapter VII shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy Guidelines announced by the Government in February/ March 2004. In case of disagreement, the conditions prescribed by the Government in the Land Policy Guidelines shall prevail.

Notes:

- (1). The term "Government Department" excludes all "Public Sector Undertakings" and "Corporations" formed under any Central or State Government Acts"
- (2). The cost of water and electricity consumed by the occupant will be charged extra.
- (3). The rate of license fee mentioned at item 1 above is as prescribed in the Scale of Rates notified on 19 March 1997 which has to be escalated by 10% with effect from 1 January 1998 and thereafter by the same percentage after every two years and shall be increased by 5% with effect from 1 January 2004. From 24 February 2004, the date of announcement of the revised Land Policy Guidelines, the rates shall be escalated by 2% per annum.
- (4). The rate of license fee mentioned at 2 and 3 above are as prescribed in the Scale of Rates notified on 19 March 1997 which are to be escalated by 10% with effect from 1 April 1998 and thereafter by the same percentage after every two years as per the existing terms and

conditions till 23 February 2004. From 24 February 2004, the date of announcement of the revised Land Policy Guidelines, the rates shall be escalated by 2% per annum.

- (5). The JNPT shall re-fix the base of lease every five years.

7.2. WATER CHARGES:

Sl. No.	Item	Unit	Rate
1.	Water Charges from occupants of quarters (except JNPT and CISF employees, shops and other buildings in township and building in the port premises except port users building (PUB))	Rs. per month or part thereof	60.00
2.	Water charges from occupants of Port Users' Building (PUB)	Percentage of Rent	5%
3.	Water charges from lessees and tenants etc. other than at Sl.No.1	Rs. Per metric tonne	40.00
4.	Charges for water supplied to consumers (for resale etc.) excluding the following: (i). Lessees and tenants, and (ii). Vessel for her own use	Rs. per metric tonne	110.00

NOTES:

- (1). The rate of water charges mentioned under section 2 above, shall be increased by 10 percent with effect from 1st April 1998 and every two year thereafter.

7.3. ELECTRICITY CHARGES:

Sl. No.	Item	Rate
1.	Electrical energy consumed by the occupants of (i). Port Users Building (ii). Container Freight Station (iii). Township premises incl. Residential Quarters, Shopping Centre, Canteen, Departmental Stores, etc. (iv). Premises in Administration Building (v). Old Buildings within the Port. (vi). Any other lessees and tenants.	As per the prevailing scale of Maharashtra State Electricity Board applicable to the appropriate class of consumer category (such as domestic, non-domestic, high tension etc.) plus 5 percent of the total Electricity Bill amount as overheads.

NOTES:

- (1). The above rates mentioned in Section 9.3.1(iii) shall not apply to JNPT employees and CISF employees.

7.4. RATES FOR ALLOTMENT OF OPEN SPACE TO THE PAPs IN THE HAWKERS' ZONE. IN THE JNPT PREMISES:

(A). UPFRONT LEASE PREMIUM PAYMENT:

- (a). Rs.15,000/- for a plot of 4.5 sq. mtrs.
(b). Rs.32,500/- for a plot of 10 sq. mtrs.

(B). ANNUAL LEASE RENT

Re.1/- per sq. mtr. per annum subject to a 30% escalation in the rent after every five years.